E 7 149

ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

за 1895 годъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Высочайше утвержденнаго Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°). Фонтанка 117.
1896.

E7/149

6
11967

Е4/149

ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

Россия.

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

за 1895 годъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Высочайше утвержденнаго Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка 117.
1896.

Н.9.Г.

ГОСУД. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№ 26369 1975 г.

Печатано по распоряженію Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

СОДЕРЖАНІЕ.

Стр.

Центральныя и мѣстныя установленія Министерства Путей Сообщенія 1

Отдѣлъ I. Дѣятельность Министерства Путей Сообщеня въ области желѣзнодорожнаго дѣла 8

Протяженіе рельсовой сѣти.— Общія мѣропріятія по желѣзнодорожному дѣлу.— Пассажирское и грузовое движеніе.— Мѣропріятія по коммерческой части эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.— **Эксплоатація казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.**— Финансовые результаты.—Заказы для нуждъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. — **Происшествія на рельсовой сѣти.**— Столкновенія.— Сходы съ рельсовъ.— Взрывъ паровознаго котла.— Пожары.— Несчастія съ людьми.

Отдѣлъ II. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги 63

Отдѣлъ III. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области водныхъ путей сообщенія 69

Протяженіе водныхъ путей.— Мѣры воспособленія для судоходства. — Землечерпаніе. — Обстановка. — Водомѣрные посты.— Надзоръ за судоходствомъ и лѣсосплавомъ.— **Происшествія на водныхъ путяхъ.** — **Изслѣдованія внутреннихъ водныхъ путей.** — Донъ. — Десна. — Сожа. — Нѣманъ. — Днѣстръ.— Кубенское озеро. — Амуръ. — **Составленіе гипсометрической карты.** — **Главнѣйшія работы на водяныхъ путяхъ:** 1) **естественныхъ:** на Волгѣ, Днѣпрѣ, Вислѣ и Санѣ; 2) **искусственныхъ.** — **Первый годъ дѣятельности Томскаго Округа Путей Сообщенія.**— **Надзоръ за паровыми котлами.**

Отдѣлъ IV. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области портоваго дѣла 125

Историческій обзоръ.— Произведенныя работы въ Архангельскѣ, Петербургѣ, Ригѣ, Виндавѣ, Ѳеодосіи, Новороссійскѣ, Ялтѣ, Анапѣ, Батумѣ, Одессѣ, Поти, Туапсѣ, Сочи и Сухумѣ.

Стр.

Отдѣлъ V. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области шоссейнаго дѣла 150

Отдѣлъ VI. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по учебному дѣлу 163

Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія.— Желѣзнодорожныя училища. — Общеобразовательныя желѣзнодорожныя школы. — Вышневолоцкое кондукторское училище. — Нижегородское рѣчное училище.

Отдѣлъ VII. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по улучшенію быта и призрѣнію служащихъ 177

1. Эмеритальная касса Инженеровъ Путей Сообщенія въ 1895 г. — 2. Пенсіонныя и сберегательныя кассы.—3. Инвалидный домъ:— 4. Потребительныя общества.—5. Организація врачебно-санитарной части на желѣзныхъ дорогахъ.

Отдѣлъ VIII. Дѣятельность центральныхъ установленій Министерства 194

Дѣятельность **Желѣзнодорожнаго Совѣта** и важнѣйшія дѣла, разрѣшенныя имъ въ 1895 г.— Дѣятельность **Инженернаго Совѣта** и важнѣйшія дѣла, разрѣшенныя имъ въ 1895 г.— Дѣятельность **Совѣта Министра** и важнѣйшія дѣла, разрѣшенныя имъ въ 1895 г. — Дѣятельность **Статистическаго Отдѣла** Министерства.— **Участіе Министерства Путей Сообщенія на Всероссійской выставкѣ въ Нижнемъ-Новгородѣ.**

Обзоръ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія за 1895 годъ.

Центральныя и мѣстныя установленія Министерства Путей Сообщенія.

Министерство Путей Сообщенія, какъ учрежденіе, завѣдующее устройствомъ и содержаніемъ водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній и коммерческихъ портовъ Имперіи, возникло еще въ 1809 году, когда Императоромъ Александромъ I былъ утвержденъ проектъ „Учрежденія объ управленіи путей сообщенія", составленный управлявшимъ въ то время водяными и сухопутными путями Принцемъ Георгіемъ Гольштейнъ-Ольденбургскимъ.

Согласно сему Учрежденію во главѣ управленія путей сообщенія былъ поставленъ Главный Директоръ, а при немъ и подъ его предсѣдательствомъ учрежденъ Совѣтъ изъ 3-хъ членовъ, которые вмѣстѣ съ тѣмъ были Генералъ-Инспекторами образованнаго тогда же корпуса инженеровъ путей сообщенія. Кромѣ означеннаго корпуса, для успѣшнаго производства работъ, была учреждена мастерская бригада, съ офицерами во главѣ, а для судоходнаго надзора—полицейская команда, подъ начальствомъ смотрителей; затѣмъ, въ видахъ подготовленія и образованія инженеровъ, открытъ особый Институтъ, въ составѣ Директора, 7 профессоровъ, смотрителя и эконома и при комплектѣ воспитанниковъ не свыше 80 человѣкъ.

При Главномъ Директорѣ была учреждена Экспедиція, раздѣлявшаяся на три разряда, подъ начальствомъ одного Управляющаго. Въ первомъ разрядѣ Экспедиціи вѣдались водяныя сообщенія, во второмъ—сухопутныя и въ третьемъ—коммерческіе порты. Первоначально все Управленіе было сосредоточено въ Твери, но съ 1816 года переведено въ С.-Петербургъ для установленія болѣе близкихъ сношеній съ прочими Главными Управленіями и Министерствами.

Послѣ сего въ организаціи Управленія путями сообщенія, равно какъ и въ кругѣ его вѣдомства, произошли многія существенныя измѣненія. Такъ въ 1832 году въ Управленіе путей сообщенія была передана изъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ вся строительная часть гражданскаго вѣдомства, причемъ и самое Управленіе было переименовано въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, а Главному Директору присвоено названіе Главноуправляющаго; въ 1834 году кругъ вѣдомства Главнаго Управленія былъ еще увеличенъ передачей въ его завѣдываніе устроенныхъ тогда оптическихъ телеграфовъ, а съ начала 40-хъ годовъ въ вѣдѣніе онаго поступилъ новый видъ искусственныхъ путей — желѣзныя дороги.

Это Управленіе имѣло военное устройство; инженеры и чины строительныхъ ротъ составляли военный корпусъ, находившійся въ завѣдываніи сначала особаго дежурства, а потомъ особаго Штаба Корпуса.

Съ 1857 года изъ вѣдомства Главнаго Управленія, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, постепенно были изъяты предметы, не относившіеся къ прямому его назначенію, и переданы въ другія вѣдомства.

Засимъ въ 1865 году Главное Управленіе Путей Сообщенія было переименовано въ Министерство Путей Сообщенія, а въ 1867 г. послѣдовало преобразованіе бывшаго его военнаго устройства въ гражданское.

Вслѣдствіе такихъ измѣненій въ кругѣ вѣдомства Министерства оказалось возможнымъ упростить устройство центральнаго управленія онаго и по временнымъ штатамъ 1870 г. таковое было опредѣлено: изъ Совѣта Министерства,

По смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія на 1895 г. въ распоряженіе вѣдомства было отпущено изъ средствъ Государственнаго казначейства: Смѣтныя ассигнованія на 1895 годъ.

А. на обыкновенные расходы по Министерству Путей Сообщенія	152.745.292 руб.
въ томъ числѣ: 2.144.231 р. на содержаніе центральныхъ учрежденій, 1.846.879 руб. на содержаніе мѣстныхъ учрежденій, 1.047.181 руб. на разнаго рода расходы Министерства (разъѣздные и путевые расходы, награды, пособія и проч.) и 147.707.001 на устройство и содержаніе путей сообщенія.	
и Б. на чрезвычайные расходы . . .	81.116.515 „
въ томъ числѣ: 42.436.858 руб. на постройку Сибирской жел. дор., 6.000.000 р. на постройку желѣзной дороги отъ Перми до Котласа, 19.525.000 руб. на постройку другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и вѣтвей, 7.379.657 р. на пріобрѣтеніе подвижнаго состава для Сибирской желѣзной дороги и 6.775.000 р. на изготовленіе товарныхъ и пассажирскихъ вагоновъ и платформъ для прочихъ, сооружаемыхъ средствами казны желѣзныхъ дорогъ и вѣтвей.	
А всего . . .	233.861.207 руб.

ОТДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожнаго дѣла.

Протяженіе рельсовой сѣти.

Протяженіе эксплоатируемыхъ казною желѣзныхъ дорогъ составляло на 1-е января 1895 года 16.920, а къ 1-му января 1896 года 20.403 верстъ, такъ что сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 1895 года увеличилась на 3.483 версты, вслѣдствіе перехода въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ: Юго-Западныхъ (3.260 верстъ) и Боровичской желѣзныхъ дорогъ (28 вер.) и окончанія постройки второстепенныхъ казенныхъ линій, на которыхъ въ теченіе 1895 года открыто было правильное движеніе, а именно: а) узкоколейной Чіатурской вѣтви, прилегающей къ Закавказской желѣзной дорогѣ и широко-колейныхъ; б) вѣтви С.-Петербурго-Варшавской жел. дор. отъ станціи Ораны до ст. Потаранцы, в) вѣтвей Харьково-Николаевской ж. д.: отъ ст. Лохвицы до ст. Гадяча, отъ ст. Боромли до г. Лебедина, отъ ст. Кирилловки (б. Ахтырки) до г. Ахтырки; г) вѣтви Екатерининской ж. д. отъ ст. Роковатая до рудника Колачевскаго и вѣтви Юго-Западныхъ ж. д. отъ ст. Бѣльскъ до урочища Гайновки.

Сѣть желѣзныхъ дорогъ, эксплоатируемыхъ желѣзнодорожными обществами, протяженіемъ къ 1-му января 1895 г. 14.299 вер., вслѣдствіе вышеуказаннаго перехода въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, уменьшилась до 11.011 вер.,

но засимъ вслѣдствіе открытія движенія по вновь отстроеннымъ участкамъ (1.691 вер.) дорогъ, оставшихся въ эксплуатаціи частныхъ обществъ, протяженіе сѣти частныхъ желѣзныхъ дорогъ 1 января 1896 г. составляло 12.702 вер. Таковыхъ участковъ въ 1895 году открыто для правильнаго движенія:

а) Московско-Казанской жел. дор.—отъ ст. Рузаевки до Пензы;
б) Московско-Кіево-Воронежской (узкоколейныя вѣтви) отъ ст. Коренева до г. Рыльска и отъ ст. Ворожбы до селенія Серединная Буда;
в) Московско-Ярославо-Вологодской—отъ ст. Волга къ лѣвому берегу Волги (колея 3,5 фута);
г) Рязанско-Уральской—отъ г. Аткарска до ст. Баланды, отъ ст. Петровскъ до г. Вольска, отъ ст. Богоявленскъ до села Сосновки; и узкоколейные: отъ ст. Ершовъ до г. Николаевска и отъ ст. Урбахъ до Александрова Гая;
д) ЮгоВосточныхъ—отъ Харькова до Балашова и отъ Купянска до Лисичанска;
е) I-го Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи (узкая колея 2,46 фута)—отъ ст. Свѣнцяны до ст. Поставы;
ж) С.-Петербурго-Сестрорѣцкой—продолженіе главной линіи въ Сестрорѣцкъ и вѣтвь къ Лисьему Носу.

Сверхъ того открыто въ томъ же 1895 году временное движеніе на слѣдующихъ еще не вполнѣ оконченныхъ постройкою участкахъ:

а) Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. — отъ ст. Бѣльково до Келлерова;
б) Рязанско-Уральской—отъ Саратова до Волги, отъ Волги до ст. Анисовка, отъ Ртищево до Аркадака, отъ Пензы до Сердобска, отъ ст. Вольскъ до берега р. Волги;
в) I-го Общества подъѣздныхъ путей отъ Житомiра до Бердичева, и
г) Ириновскаго подъѣзднаго пути—отъ разъѣзда „Мельничій ручей“ до села Шереметьевки.

Къ 1-му января 1896 года оставались въ постройкѣ:

1. Казенныя желѣзныя дороги:
   а) отъ Тифлиса до г. Карса (282,51 вер.);
   б) вѣтвь Курско-Харьково-Севастопольской ж. д.—отъ г. Бѣлгорода до г. Волчанска (42 в.);
   в) вѣтвь къ элеватору въ г. Ригѣ (8,82 вер.);
   г) вѣтви Харьково-Николаевской ж. д.—отъ Карловки до г. Полтавы (41 в.) и отъ Карловки до Константиноградa (31 вер.);
   д) участокъ Принаревской ж. д.—отъ ст. Остроленка до ст. Пилява (122,15 в.);
   е) участокъ Варшаво-Терespольской ж. д.—отъ г. Лукова до г. Люблина (103,59);
   ж) участокъ Екатерининской ж. д.—отъ ст. Просяная до г. Бердянска (160 в.);
   з) вѣтви Московско-Курской ж. д.—отъ ст. Сергіево I до Пенькова (14,78 в.) и отъ ст. Серпуховъ до г. Серпухова (5,51 в.);
   и) линія Пермь-Вятка-Котласъ (935 в.);
   і) участки Самаро-Златоустовской ж. д.—отъ ст. Бердяшъ до Бакальскаго Рудника (58 в.) и отъ Кротовки до Сергіевска (58 в.);
   к) Юго-Западныхъ ж. д.—вѣтвь отъ ст. Каменицы до г. Кременца (29,07 в.);
   л) продолженіе Закаспійской ж. д. отъ Самарканда до Андижана (516,30 в.).
2. Частныя желѣзныя дороги:
   а) вѣтви Владикавказской ж. д.: Кавказская-Ставрополь (143,38 в.), Тихорѣцкая-Волжская (505 в.), Желѣзноводская (4,42 в.) и Екатеринодарская (4,79 в.);
   б) Московско-Казанской ж. д.: отъ ст. Шилово къ Окѣ (2,83 в.), соединеніе съ Сердобскъ-Пензенскою линіею Рязанско-Уральской ж. д. (2,02 в.);
   в) Московско-Кіево-Воронежской ж. д. отъ ст. Льговъ до г. Брянска (198в.), отъ г. Москвы до г. Брянска (365 в.), отъ ст. Мармыжи до Ливенъ (60 в.) и узкоколейная вѣтвь (колея 3,29) отъ. ст. Пирятинъ до Днѣпра (86 в.);

г) Московско-Ярославо-Архангельской ж. д.: отъ ст. Мытищи до сел. Щелково (15,50 в.), отъ ст. Бѣльково до г. Юрьевъ-Польскаго (67 в.), отъ Вологды до Архангельска (675 в.—колея $3^1/_2$ фут.), отъ Рыбинска до Ярославля (81 в.), отъ ст. Нерехта до ст. Середа (43 в.), отъ ст. Иваново до села Тейково (31,50 в.);

д) Рязанско-Уральской ж. д.: отъ ст. Камышинъ къ пристанямъ на Волгѣ (13,68), отъ Саратова до Волги (14,88), отъ Покровской слободы къ пристанямъ на лѣвомъ берегу Волги (колея 3,29 фута—4 в.), отъ ст. Уральскъ до р. Урала (колея 3,29 фута—6 в.), отъ Волги до ст. Анисовка (колея 3,29 фута—6 в.), отъ Пинеровки до Ртищева (104 в.), отъ Сердобска до Пензы (103 в.); отъ Раненбурга до Павельца съ вѣтвью на Астапово (108.35 в.), Вольская вѣтвь съ пристанными путями (21,12 в.);

е) Рыбинской ж. д.: участокъ отъ Бологое до Пскова (333 в.);

ж) Юго-Восточныхъ ж. д.: отъ ст. Таловая до Калача (91 в.), отъ ст. Коротоякъ до г. Коротояка (7 в.), отъ пр. Волжской до пр. Соляной (2,38 в.), отъ г. Ельца до Валуекъ (309 в.) и отъ ст. Графской до села Анна (83 в.);

з) перваго общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи (колея 2,46 фута) участки: Поставы-Глубокое (52,40 в.), Валкъ-Перновъ (117,50 вер.), вѣтвь къ Феллину (43,56 в.) и вѣтвь отъ г. Бердичева до г. Житоміра (50 в.);

і) продолженіе Ириновскаго пути по Панфиловской улицѣ до берега Б. Невы и до села Шереметьевки (20,58 в.) и отъ ст. Пороховые до села Колтушей Шлиссельбургскаго уѣзда (9 верстъ).

Количество перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ.

По предварительнымъ свѣдѣніямъ въ теченіе 1895 года на всей нашей сѣти было перевезено 50.993.000 пассажировъ по общему тарифу и 4.722.171.000 пудовъ грузовъ малой скорости.

Общія мѣропріятія по желѣзнодорожному дѣлу.

Переходя засимъ къ обозрѣнію мѣропріятій Министерства Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожнаго дѣла, необходимо прежде всего остановиться на распоряженіяхъ вѣдомства, касавшихся всей нашей рельсовой сѣти, какъ казенной, такъ и частной.

Пассажирское движеніе.

Въ этомъ отношеніи на первомъ мѣстѣ стоятъ заботы вѣдомства по упорядоченію пассажирскаго движенія.

Для выполненія перевозокъ пассажировъ на сѣти къ 1 января 1895 года имѣлось въ наличіи пассажирскаго подвижнаго состава:

паровозовъ пассажирскихъ — 91, товаро-пассажирскихъ—1.154, всего—1.245;

вагоновъ I класса и микстъ I и II классовъ . 1.077
„ II „ „ „ II „ III „ . 1.336
„ III „ 4.075

Въ отчетномъ году вновь поступило на дороги: паровозовъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ—28; вагоновъ I класса—37, II класса—121 и III класса—253.

Съ установленіемъ пониженнаго пассажирскаго тарифа и съ введеніемъ выдачи билетовъ отъ всѣхъ и до всѣхъ станцій разныхъ дорогъ и перевозки багажа безъ участія пассажировъ въ передачѣ его между дорогами, представилось особенно необходимымъ согласовать росписанія движенія пассажирскихъ поѣздовъ такъ, чтобы переходъ пассажировъ съ дороги на дорогу, или съ одного направленія на другое, былъ совершаемъ съ наименьшимъ выжиданіемъ въ узловыхъ пунктахъ, что и достигнуто во всѣхъ направленіяхъ болѣе или менѣе оживленнаго передвиженія пассажировъ.

Въ видахъ предоставленія возможныхъ удобствъ, независимо отъ ускоренія слѣдованія поѣздовъ по главнѣйшимъ направленіямъ, въ отчетномъ году установлено пять новыхъ безпересадочныхъ сообщеній (изъ нихъ главнѣйшія для пассажировъ I и II классовъ: между Петербургомъ и Севастополемъ; между Петербургомъ, Кіевомъ и Одессою, чрезъ Вильну и Ровно; между Москвою и

станціей Минеральныя Воды Владикавказской дороги — на лѣтній сезонъ, а до Ростова и на зимній періодъ); всего же имѣлось безпересадочныхъ сообщеній въ 24 направленіяхъ между крупными пунктами. Такъ какъ безпересадочное сообщеніе составляетъ одно изъ существенныхъ удобствъ для путешествія, особенно на дальнія разстоянія, то на предстоящее лѣто 1896 года предполагается установить еще 8 новыхъ безпересадочныхъ сообщеній (изъ нихъ главнѣйшія: между Москвою и Ростовомъ и Москвою и Ѳеодосіею, чрезъ Курскъ-Харьковъ; между Кіевомъ и Варшавою, чрезъ Казатинъ-Брестъ и между Ригою и Вержболовомъ, чрезъ Можейки-Кошедары) и, сверхъ сего, на весь періодъ открытія Всероссійской промышленной и художественной выставки въ Нижнемъ-Новгородѣ, будутъ въ обращеніи особые скорые безпересадочные выставочные поѣзда: между Петербургомъ и Нижнимъ-Новгородомъ—по двѣ пары ежедневно и между Варшавою и Нижнимъ и Харьковомъ и Нижнимъ-Новгородомъ—по одной парѣ въ сутки,

Для ускоренія сообщенія Омска съ Москвою, предполагается къ осени сего года установить скорые безпересадочные поѣзда между названными пунктами чрезъ Самару. Ряжскъ, Тулу, съ отправленіемъ таковыхъ два или три раза въ недѣлю, причемъ на проходъ 2.798 верстъ предполагается употребить $4^1/_2$ сутокъ.

Независимо отъ приведенныхъ мѣропріятій Министерство Путей Сообщенія озабочено постепеннымъ устройствомъ спальныхъ помѣщеній въ классныхъ вагонахъ, на дорогахъ значительнаго пассажирскаго движенія.

Пассажиры IV класса, слѣдующіе партіями въ 40 человѣкъ, перевозятся преимущественно въ вагонахъ III класса и какъ для таковыхъ пассажировъ, такъ и для грузовъ большой скорости, отправляемыхъ по багажнымъ квитанціямъ, указаны пассажирскіе поѣзда, надлежаще согласованные въ узловыхъ пунктахъ.

Массовыя передвиженія рабочихъ партій производятся особо ускоренными, противъ товарныхъ, смѣшанными поѣздами, въ мѣрѣ возможности согласованными въ узловыхъ пунктахъ въ

главныхъ раіонахъ рабочаго движенія, причемъ перевозка совершается либо въ вагонахъ III класса, либо въ особо приспособленныхъ для этого рода перевозокъ отапливаемыхъ вагонахъ, а за недостаткомъ таковыхъ—въ вагонахъ, приспособленныхъ для воинскихъ перевозокъ военнаго времени. Для улучшенія массоваго передвиженія рабочихъ, Министерствомъ Путей Сообщенія приняты мѣры къ постепенному введенію на дорогахъ, въ потребномъ количествѣ, вагоновъ IV-го класса, по особо выработанному для сего типу.

Въ виду все болѣе и болѣе увеличивающагося пассажирскаго движенія и уже ощущаемаго нынѣ недостатка въ пассажирскихъ паровозахъ и классныхъ вагонахъ, является неотложная потребность въ усиленіи парка пассажирскаго подвижнаго состава (паровозы и классные вагоны), по каковому предмету между Министерствомъ Путей Сообщенія и Финансовъ уже дѣлаются соотвѣтствующія сношенія.

Грузовое движеніе.

Что касается до движенія грузоваго, то на всей русской сѣти желѣзныхъ дорогъ, непрерывно между собою связанныхъ, къ 1-му января 1895 г. состояло по инвентарю товарнаго подвижнаго состава:

товарныхъ паровозовъ 5.744

крытыхъ товарныхъ вагоновъ и открытаго подвижнаго состава 145.692

Въ отчетномъ году было заказано новаго подвижнаго состава:

	Для широко-колейныхъ дорогъ.			Для узко-колейныхъ дорогъ.		
	Паровозовъ.	Крытыхъ вагоновъ.	Платформъ.	Паровозовъ.	Крытыхъ вагоновъ.	Платформъ.
На русскихъ заводахъ.	587	15.119	2.700	14	1.118	127 и 390 угольныхъ.
За границею	150	—	—	69	—	60 угольныхъ.
Итого . . .	737	15.119	2.700	83	1.188	577

Изъ этого количества поступило на дороги 308 паровозовъ и 9.576 вагоновъ, такъ что всего къ 1-му января 1896 года на ширококолейныхъ дорогахъ наличіе товарнаго вагоннаго парка получается: 6.052 товарныхъ паровозовъ и 155.268 вагоновъ и платформъ, что составляетъ на версту дороги: паровозовъ 0,21 и вагоновъ 5,37.

По предварительному, приблизительному, подсчету въ отчетномъ 1895 году сказаннымъ количествомъ подвижнаго состава на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, непрерывно между собою связанныхъ, исполнена слѣдующая работа:

	Въ тысячахъ верстъ.			
	Въ 1895 году.	Въ предшествовавшемъ 1894 году.	Болѣе.	Менѣе.
Общій пробѣгъ со всѣми поѣздами.	172.884	160.401	12.483	—
По среднему выводу въ мѣсяцъ . .	14.407	13.367	1.040	—
Въ томъ числѣ съ поѣздами малой скорости	107.841	99.131	8.710	—
По среднему выводу въ мѣсяцъ . .	8.987	8.261	726	—
Общіе количество верстъ, пройденныхъ всѣми поѣздами	156.853	148.214	8.639	—
По среднему выводу въ мѣсяцъ . .	13.071	12.351	720	—
Въ томъ числѣ съ поѣздами малой скорости	97.845	93.867	3.978	—
По среднему выводу въ мѣсяцъ .	8.158	7.822	336	—

Степень производительности работы подвижнаго состава опредѣляется размѣромъ средняго суточнаго пробѣга единицы инвентарнаго подвижнаго состава. Пробѣгъ этотъ былъ слѣдующій:

	Въ 1888 году.	Въ 1889 году.	Въ 1890 году.	Въ 1891 году.	Въ 1892 году.	Въ 1893 году.	Въ 1894 году.	Въ 1895 году.
	въ верстахъ.							
Одного паровоза .	45	43	40	42	42	48	50	50
Одного вагона . . .	48	45	42	44	44	55	61	61

Изъ приведенной таблицы усматривается, что въ послѣдніе два года пользованіе подвижнымъ составомъ было значительно производительнѣе предшествовавшихъ лѣтъ; напримѣръ, средній суточный пробѣгъ въ 1895 году противъ 1890 года увеличился для инвентарнаго паровоза на 10 верстъ, а для вагона—на 19 верстъ въ сутки. Столь благопріятные результаты достигнуты какъ усиленіемъ надзора за пользованіемъ подвижнымъ составомъ, такъ въ особенности болѣе равномѣрнымъ привлеченіемъ таковаго къ производительной работѣ, путемъ своевременнаго перемѣщенія паровозовъ и вагоновъ съ однихъ дорогъ (сравнительно слабаго движенія) на другія (въ то же время усиленно нуждающіяся) дороги.

При приведенной работѣ подвижнаго состава, перевозка разнаго рода грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ—по первоначальному, приблизительному, подсчету—выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Въ тысячахъ пудахъ:			
	Въ 1895 году.	Въ предшествовавшемъ 1894 году.	Болѣе.	Менѣе.
Всѣми дорогами перевезено грузовъ, погруженныхъ на своихъ станціяхъ и транзитныхъ съ сосѣднихъ дорогъ (большой и малой скорости).	5.231.656	5.129.093	102.563	—
По среднему выводу въ мѣсяцъ .	435.971	427.424	8.574	—
Изъ этого количества:				
Прибыло на портовыя станціи .	414.160	405.040	9.120	-
Передано черезъ сухопутную границу:				
Въ Германію	69.700	64.960	4.740	—
„ Австрію	16.720	28.280	—	11.560
„ Румынію	812	409	403	—

Отсюда видно, что грузовое движеніе въ отчетномъ году по всей сѣти увеличилось противъ предшествовавшаго 1894 года приблизительно на 2%, причемъ наибольшее увеличеніе было въ августѣ, послѣ уборки новыхъ хлѣбовъ и въ октябрѣ, предъ закрытіемъ навигаціи по внутреннимъ воднымъ сообщеніямъ. Передвиженіе хлѣбныхъ грузовъ по различнымъ направленіямъ производилось неравномѣрно и неодинаково: такъ въ началѣ года главное тяготѣніе было къ сѣверу на Петербургъ, Ревель и Либаву, въ лѣтніе мѣсяцы—къ Ригѣ, а, начиная съ сентября, замѣчается уже отклоненіе грузоваго движенія съ востока къ западу.

Въ общемъ перевозка грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1895 г. произведена безъ особыхъ затрудненій и одновременное накопленіе грузовъ на всѣхъ станціяхъ сѣти не превышало 26.000 вагоновъ, причемъ находящіеся на станціонныхъ складахъ грузы, боящіеся подмочки, были, до времени ихъ погрузки, охраняемы отъ порчи средствами желѣзныхъ дорогъ. Къ 1-му января 1896 года осталось неотправленныхъ со станцій разнаго рода грузовъ на 13.212 вагоновъ.

Мѣропріятія къ усиленію грузоподъемной способности нашей сѣти.

Въ цѣляхъ усиленія грузоподъемной способности сѣти, Министерствомъ Путей Сообщенія обращено серьезное вниманіе на развитіе нѣкоторыхъ узловыхъ пунктовъ, не отвѣчающихъ уже современнымъ требованіямъ движенія; въ числѣ такихъ пунктовъ слѣдуетъ указать на станцію Москва, Николаевской дороги, въ связи съ примыкающими къ ней дорогами, а также на станціяхъ: Рязань, Ряжскъ, Ростовъ-на-Дону, Ригу, Курскъ и Харьковъ, изъ коихъ первыя двѣ уже получили въ отчетномъ году извѣстное развитіе, а по отношенію къ прочимъ разрабатываются проэкты ихъ переустройствъ.

Независимо отъ постояннаго наблюденія за успѣшностью выполненія желѣзными дорогами передвиженія грузовъ вообще, со стороны Министерства Путей Сообщенія были приложены особенныя заботы къ возможному обезпеченію безостановочности перевозки *угля Донецкаго бассейна*,

а также *гуртоваго рогатаго скота* изъ восточнаго и южнаго раіоновъ Россіи на Москву, Петербургъ, Варшаву и другіе болѣе населенные пункты.

Перевозка каменнаго угля.

По мѣсторожденію и количеству разрабатываемыхъ копей *каменнаго угля*, раіонъ Донецкаго бассейна является главнымъ источникомъ снабженія минеральнымъ топливомъ южной и восточной частей Имперіи, причемъ добыча этого продукта преимущественно сосредоточена въ предѣлахъ желѣзныхъ дорогъ Екатерининской и Курско-Харьково-Азовской, каковыми въ 1895 г. вывезено каменнаго угля около 196 милл. пуд., что противъ предыдущаго 1894 г. составляетъ увеличеніе на 8 милл. пуд., или на 4,3%. Вслѣдствіе недостаточности на названныхъ дорогахъ наличныхъ перевозочныхъ средствъ, не отвѣчающихъ столь значительнымъ размѣрамъ перевозки, распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія дороги эти были усилены разновременно 85 паровозами и 2.400 вагонами, взятыми съ другихъ дорогъ, хотя и въ нѣкоторый ущербъ для сихъ послѣднихъ по успѣшности выполненія собственныхъ перевозокъ,—но только этою экстренною мѣрою оказалось возможнымъ своевременно предупреждать затрудненія по снабженію углемъ потребителей.

Озабочиваясь доведеніемъ пропускной и перевозочной способности двухъ вышепомянутыхъ дорогъ, перевозящихъ Донецкій уголь, до соотвѣтствія съ быстрымъ и постояннымъ ростомъ горнозаводской промышленности юга Россіи, Министерство Путей Сообщенія уже въ истекшемъ 1895 году приступило къ постепенному ихъ развитію, а вмѣстѣ съ тѣмъ вошло въ сношеніе съ подлежащими учрежденіями объ устройствѣ и организаціи угольныхъ складовъ при большихъ городахъ и значительныхъ пунктахъ потребленія Донецкаго каменнаго угля, въ видѣ запасовъ, на случай могущихъ быть временныхъ задержекъ какъ по разработкѣ на мѣстѣ, такъ и по перевозкѣ по дорогамъ этого необходимаго продукта.

Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ *гуртоваго рогатаго скота*, по своимъ особенностямъ, рѣзко выдѣляется отъ передвиженія прочихъ грузовъ, представляя собою, какъ съ промышленно-экономической, такъ и съ ветеринарно-санитарной сторонъ, вопросъ общегосударственнаго значенія.

Перевозка гуртоваго рогатаго скота.

Въ минувшемъ году Министерствомъ Путей Сообщенія былъ предпринятъ рядъ мѣръ къ упорядоченію передвиженія и облегченію условій пріема и слѣдованія этого живого груза; а именно къ ранѣе назначеннымъ, для производства нагрузки и выгрузки скота, 370 желѣзнодорожнымъ станціямъ, въ 1895 году вновь прабавлено свыше 40 станцій; для поенія скота, передъ погрузкою въ вагоны, во время пути и на пунктахъ выгрузки, средствами желѣзныхъ дорогъ, устроены на назначенныхъ для этой цѣли станціяхъ (всего 213 станцій) удобныя приспособленія (гидравлическіе краны съ рукавами, корыта, ведра и проч.), и, въ видахъ уменьшенія для скотопромышленниковъ накладныхъ расходовъ, съ осени 1895 года установлено, чтобы впредь водопой скота производился распоряженіемъ и за счетъ желѣзныхъ дорогъ. Перевозка скота совершается въ особо назначенныхъ ускоренныхъ товарныхъ поѣздахъ, взаимно корреспондирующихъ между собою на разныхъ дорогахъ.

Для предупрежденія заноса и распространенія заразныхъ эпизоотій на рогатомъ скотѣ, Министерство Путей Сообщенія также приняло рядъ мѣръ по устройству, въ наиболѣе значительныхъ по выгрузкѣ скота пунктахъ, особыхъ промывочныхъ станцій для очистки и обеззараживанія вагоновъ изъ-подъ скота. Съ цѣлью предоставленія большихъ удобствъ скотопромышленникамъ въ будущемъ, Министерство озабочено устройствомъ особыхъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ помѣщеній для пребыванія какъ ветеринарныхъ врачей, наблюдающихъ за перевозкою, такъ и отдѣльно для скотопромышленниковъ и провожатыхъ скота.

*

Мѣропріятія по коммерческой части эксплоатаціи ж. дорогъ.

На ряду съ вышеуказанными мѣропріятіями, предпринимаемыми въ видахъ улучшенія движенія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, а въ особенности для ускоренія движенія какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ поѣздовъ, и оборота подвижнаго состава, Министерствомъ Путей Сообщенія въ истекшемъ 1895 году былъ принятъ цѣлый рядъ мѣропріятій, направленныхъ къ упорядоченію отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ, и къ улучшенія дѣятельности желѣзныхъ дорогъ по Коммерческой части эксплоатаціи ихъ. Главнѣйшія изъ этихъ мѣръ слѣдующія:

1) Департаментомъ Желѣзныхъ Дорогъ выработаны и представлены на утвержденіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ теченіе 1895 года:

а) „Правила о порядкѣ ввоза грузовъ въ предѣлы желѣзнодорожныхъ станцій, склада ихъ и пріема къ перевозкѣ“, въ развитіе статей 45—48 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Правила эти даютъ какъ грузоотправителямъ, такъ и станціоннымъ агентамъ, подробныя, послѣдовательно изложенныя указанія о порядкѣ дѣйствій въ этомъ отношеніи и устраняютъ тѣмъ самымъ многочисленныя недоразумѣнія, имѣвшія мѣсто на практикѣ при отправленіи грузовъ, благодаря отсутствію такого рода правилъ;

б) „Правила о приписки къ желѣзнодорожнымъ станціямъ складовъ частныхъ лицъ“, имѣющія чрезвычайно важное значеніе для сельскихъ хозяевъ и вообще для отправителей хлѣбныхъ грузовъ, такъ какъ, въ силу этихъ правилъ, сельскіе хозяева получаютъ право включать свой хлѣбъ въ станціонныя очереди безъ ввоза его на желѣзнодорожныя станціи, сохранняя таковой въ собственныхъ складахъ владѣльцевъ при вполнѣ благопріятныхъ условіяхъ, т. е., не рискуя подвергнуть хлѣбъ порчѣ, подмочкѣ или утерѣ и не загромождая желѣзнодорожныхъ станцій;

в) „Правила о порядкѣ отправленія грузовъ по разверсткѣ вагоновъ между отправителями“, непредвидѣнныя Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и выработанныя въ интересахъ грузоотправителей, согласно съ указаніями многолѣтней практики. На основаніи этихъ правилъ,—при одно-

временномъ предъявленіи къ перевозкѣ массовыхъ грузовъ въ количествѣ, значительно превышающемъ провозную способность дорогъ, подлежащая дорога распредѣляетъ всю наличность вагоновъ текущаго дня между всѣми отправителями данной станціи, пропорціонально заявленному каждымъ изъ нихъ количеству груза и такимъ образомъ ставитъ всѣхъ товароотправителей въ равныя условія.

2) Установлены, въ развитіе статьи 52 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и распубликованы во всеобщее свѣдѣніе *„Правила о постепенности отправленія грузовъ малой скорости“*, сущность коихъ заключается въ разрѣшеніи отправлять внѣ общей очереди, преимущественно передъ всѣми остальными грузами, тѣ грузы, которые по своему свойству или качеству не выдерживаютъ храненія при отправленіи и требуютъ немедленной отправки, или которые, вообще, не могутъ почему либо выжидать очереди на станціяхъ отправленія продолжительное время.

Восполненіемъ пробѣла по сему вопросу обезпечиваются вполнѣ интересы всѣхъ грузохозяевъ, перевозящихъ по желѣзнымъ дорогамъ разнаго рода живность, молочные скопы, мясо, дичь, рыбу, фрукты и другіе скоропортящіеся грузы.

3) Департаментомъ Желѣзныхъ Дорогъ, въ развитіе статьи 77 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и согласно Высочайше утвержденному 24 марта 1895 года положенію Комитета Министровъ, изданы *„правила о нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ“*, урегулировавшія, въ числѣ иныхъ, спорный между товаровладѣльцами и желѣзными дорогами вопросъ о томъ, на чьей обязанности лежитъ производство нагрузки и выгрузки грузовъ, и опредѣлившія, какіе именно грузы и въ какихъ случаяхъ грузовладѣльцы имѣютъ право нагружать или выгружать своими средствами.

Въ общемъ, въ основаніе этихъ правилъ положенъ принципъ, что нагрузка и выгрузка всѣхъ вообще грузовъ должна быть производима средствами желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ при производствѣ этихъ манипуляцій средствами грузохозяевъ и при законномъ правѣ послѣднихъ нагружать и вы-

гружать грузы въ теченіе 18 часовъ, получился бы слишкомъ большой непроизводительный простой вагоновъ на станціяхъ, а, слѣдовательно, не цѣлесообразная утилизація ихъ, нежелательная какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ интересахъ самихъ же грузохозяевъ. Исключеніе сдѣлано для нѣкоторыхъ только грузовъ, которые представляютъ особенный интересъ для отправителей и получателей относительно нагрузки и выгрузки и кои поэтому разрѣшено грузить и выгружать средствами владѣльцевъ.

4) Установленъ на казенныхъ дорогахъ ускоренный и облегченный *порядокъ выплаты товароотправителямъ налагаемыхъ ими на перевозимые грузы платежей*, имѣющій чрезвычайно важное значеніе для нашей промышленности и торговли, такъ какъ операція съ наложенными платежами, заключающаяся въ томъ, что отправитель, сдавая грузъ къ перевозкѣ, поручаетъ желѣзной дорогѣ взыскать, при выдачѣ груза адресату, извѣстную, слѣдуемую отправителю за-этотъ грузъ сумму денегъ, достигаетъ на всей русской рельсовой сѣти свыше 100.000.000 р. въ годъ и, слѣдовательно, всякія замедленія въ уплатѣ грузохозяевамъ столь значительной суммы денегъ, имѣвшія мѣсто при прежнемъ порядкѣ, ложились на торговлю весьма тяжелымъ бременемъ.

5) *Выработанъ рядъ мѣропріятій, имѣющихъ цѣлью:* а) сократить на желѣзныхъ дорогахъ, до крайнихъ предѣловъ, такъ называемые *переборы*, т. е. неправильное взиманіе желѣзнодорожными агентами провозныхъ и другихъ платежей въ большемъ противъ тарифовъ размѣрѣ; б) ускорить возвратъ владѣльцамъ сдѣланныхъ уже переборовъ, и в) ускорить удовлетвореніе всякихъ другихъ предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ претензій за порчу грузовъ, недостачу ихъ, просрочку въ доставкѣ и т. д. Настоящій вопросъ, являющійся однимъ изъ существеннѣйшихъ вопросовъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, какъ въ Россіи, такъ и за границею, хотя и разработанъ уже Министерствомъ Путей Сообщенія въ окончательномъ видѣ, но не получилъ еще пока практическаго, на всей сѣти, осуществленія, такъ какъ для приведенія нѣкоторыхъ мѣропрія-

тій въ исполненіе потребовалось соглашеніе съ Министромъ Финансовъ и съ Государственнымъ Контролеромъ. Надлежащія на этотъ счетъ съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ сношенія уже сдѣланы.

6) Широкимъ поощреніемъ устройства частными лицами *складовъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ для храненія хлѣбныхъ грузовъ* и предоставленіемъ для отправляемаго изъ этихъ складовъ хлѣба разнаго рода льготъ достигнуто то, что къ концу 1895 года при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, отправляющихъ преимущественно хлѣбные грузы, было сооружено уже до 200 складовъ-зернохранилищъ съ общею вмѣстимостью около 30.000.000 пудовъ. Тѣмъ не менѣе количество этихъ складовъ,—сравнительно съ дѣйствительною потребностію въ нихъ и сравнительно съ тою пользою, которую они приносятъ нашему сельскому хозяйству, давая возможность хранить хлѣбъ въ полной сохранности и, вмѣстѣ съ тѣмъ, выжидать удобнаго момента отправленія хлѣба въ зависимости отъ поднятія цѣны—далеко еще недостаточно. Въ сихъ видахъ Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ былъ произведенъ въ 1895 году цѣлый рядъ подробныхъ изслѣдованій съ цѣлью выясненія, гдѣ именно, въ какомъ количествѣ и какого именно типа требуются еще склады-зернохранилища.

Собранные такимъ образомъ матеріалы будутъ подвергнуты въ текущемъ 1896 году подробной разработкѣ въ спеціальной комиссіи, при участіи представителей отъ Министерствъ Финансовъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, съ такимъ разсчетомъ, чтобы соотвѣтственные кредиты на склады могли быть введены, какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ смѣты на 1897 г.

7) Съ цѣлью дальнѣйшаго улучшенія перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ произведены были въ теченіе минувшаго года надлежащія изслѣдованія объ установленіи для нѣкоторыхъ грузовъ, нуждающихся по свойству ихъ въ ускоренной перевозкѣ,—*сокращенныхъ сроковъ доставки по назначенію*.—Вопросъ этотъ, при тѣхъ значительныхъ разстояніяхъ, кои

проходятъ грузы по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, являющійся весьма важнымъ для нашей промышленности и торговли, разрѣшенъ въ томъ смыслѣ, что взамѣнъ существующихъ сроковъ доставки (200 верстъ въ сутки для скота и 250 верстъ въ сутки для грузовъ большой скорости) признано возможнымъ установить сокращенные сроки: для скота, на среднихъ разстояніяхъ — 350 верстъ въ сутки и на дальнихъ разстояніяхъ—450 верстъ въ сутки; для грузовъ же большой скорости—на среднихъ разстояніяхъ—300 верстъ и на дальнихъ—400 верстъ въ сутки. Докладъ объ установленіи этихъ сроковъ представленъ на утвержденіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

8) На основаніи ст. 106 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, желѣзныя дороги освобождены отъ отвѣтственности за извѣстную, точно опредѣленную недостачу вѣса тѣхъ грузовъ, кои по своему свойству подвержены естественной убыли, какъ то: усышкѣ, распылкѣ, утечкѣ и т. п.—Для хлѣбныхъ грузовъ убыль эта опредѣлена—въ 1%, или въ 6 пуд. на вагонъ 610 пуд., при перевозкѣ хлѣба въ ссыпную и въ ½% при перевозкѣ хлѣба въ мѣшкахъ. Въ дѣйствительности, однако, естественная убыль бываетъ не во всѣхъ, безъ исключенія, отправкахъ, и на практикѣ не рѣдко встрѣчаются отправки безъ всякой естественной убыли. Между тѣмъ, желѣзныя дороги,—въ виду фактической невозможности установить, въ большинствѣ случаевъ, при обнаруженіи недостачи вѣса, какая часть падаетъ собственно на дѣйствительную утрату груза и какая на естественную убыль,—вознаграждали владѣльцевъ хлѣба за всякую недостачу не по дѣйствительному размѣру таковой, а всегда за отчисленіемъ установленнаго процента на естественную убыль, чѣмъ причинялся весьма существенный ущербъ хлѣботорговцамъ.

Исключеніе изъ сего составляли до 1895 года всего три желѣзнодорожныя Общества.

Поэтому, въ огражденіе интересовъ нашего сельскаго хозяйства, *введены въ 1895 году, на всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и на нѣкоторыхъ частныхъ дорогахъ*

правила, на основаніи коихъ, при отправленіи хлѣбныхъ грузовъ за границу въ Кенигсбергъ, Пиллау, Данцигъ и Нейфервассеръ, черезъ пограничные пункты Вержболово, Граево и Млаву, русскія *желѣзныя дороги несутъ отвѣтственность передъ владѣльцами, за недостачи хлѣба*, въ полномъ размѣрѣ принятаго количества, безъ отчисленія какого-либо % на естественную убыль.—Такое же обязательство приняли на себя, вмѣстѣ съ русскими желѣзными дорогами, также и иностранныя, пограничныя Восточно-прусская, Южная и Маріенбурго-млавская желѣзныя дороги.

Указанная мѣра, имѣющая для русской хлѣбной торговли весьма существенное значеніе, не могла быть распространена до настоящаго времени на хлѣбные грузы, слѣдующіе за границу черезъ русскіе порты, въ виду особыхъ, чисто техническихъ затрудненій, не существующихъ при вывозѣ хлѣба сухимъ путемъ и заключающихся въ томъ, что для осуществленія этой мѣры, каждый прибывающій въ портовую станцію вагонъ съ хлѣбомъ долженъ быть обязательно перевѣшенъ; между тѣмъ, какъ къ такой работѣ наши портовыя станціи далеко еще не приспособлены.

9) Параллельно съ указаннымъ выше вопросомъ объ отвѣтственности за недостачи, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, озабочиваясь дальнѣйшимъ улучшеніемъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ хлѣбныхъ грузовъ, выработалъ проектъ о введеніи въ русскихъ портовыхъ станціяхъ, по примѣру заграничныхъ станцій, *обязательнаго опредѣленія вѣса прибывающихъ транспортовъ*, при посредствѣ отвѣтственныхъ присяжныхъ вѣсовщиковъ. Осуществленіе сего предположенія создастъ для владѣльцевъ хлѣба полную гарантію въ томъ, что каждая недостача поступающихъ на портовыя станціи вагоновъ съ хлѣбными грузами не пройдетъ незамѣченной и будетъ обязательно обнаружена и, слѣдовательно, тѣмъ самымъ владѣльцы получатъ возможность искать за эту недостачу причитающееся имъ вознагражденіе, чего въ настоящее время, при существующихъ затруднительныхъ условіяхъ взвѣшиванія, они большею частію не могутъ дѣлать.

Для достиженія этой цѣли были выработаны надлежащія правила и сдѣланы сношенія съ биржевыми комитетами городовъ Либавы и Риги. Со стороны Либавскаго биржеваго комитета послѣдовало уже согласіе на введеніе проектированнаго мѣропріятія и, по полученіи такого же согласія отъ Рижскаго комитета, правила о присяжныхъ вѣсовщикахъ будутъ немедленно введены въ дѣйствіе. Примѣру же Либавы и Риги, внѣ всякаго сомнѣнія, пожелаютъ послѣдовать и остальные русскіе порты.

10) При первоначальномъ сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій, станціи желѣзныхъ дорогъ устраиваются только въ извѣстныхъ, намѣченныхъ ранѣе, мѣстахъ (преимущественно при городахъ, мѣстечкахъ, селахъ, заводахъ и т. п.); между тѣмъ съ теченіемъ времени, вслѣдствіе увеличенія народонаселенія и развитія экономическихъ и промышленныхъ силъ страны, первоначальное число станцій, на коихъ должны быть производимы пріемъ и высадка пассажировъ или пріемъ и выдача грузовъ, является уже недостаточнымъ, и поэтому на основаніи произведенныхъ изслѣдованій, Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ представленъ въ Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ докладъ объ *обращеніи*—въ интересахъ сельскаго хозяйства, промышленности и торговли—*свыше 200 остановочныхъ пунктовъ*, сооруженныхъ исключительно для цѣлей техническаго движенія,—*въ желѣзнодорожныя станціи*, т. е. въ такіе пункты, которые отвѣчали бы не только техническимъ надобностямъ желѣзныхъ дорогъ, но и служили бы также для нуждъ пассажировъ и грузохозяевъ.

11) Одновременно съ вопросомъ объ остановочныхъ желѣзнодорожныхъ пунктахъ, въ томъ же 1895 году получилъ болѣе цѣлесообразное, въ зависимости отъ указаній практики, разрѣшеніе вопросъ *о городскихъ станціяхъ* желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе выработки облегченныхъ условій эксплуатаціи таковыхъ станцій, непосредственнымъ назначеніемъ коихъ является посредничество между желѣзными дорогами и лицами, нуждающимися въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ въ качествѣ пассажировъ и грузохозяевъ.—Введеніе

означенныхъ облегченныхъ условій должно имѣть послѣдствіемъ увеличеніе числа городскихъ станцій, желательное въ интересахъ публики, причемъ въ истекшемъ году послѣдовало открытіе городской станціи въ Петербургѣ, для трехъ сходящихся здѣсь казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Николаевской, Варшавской и Балтійской.

12) *Организована*, согласно желаніямъ заинтересованныхъ лицъ, *перевозка*, въ главные пункты потребленія и вывоза, *продуктовъ молочнаго хозяйства*, какъ то: молока, сливокъ, масла и сыра, путемъ установленія облегченныхъ правилъ пріема, отправки и сдачи этихъ грузовъ и, съ другой стороны, обязательствомъ для желѣзныхъ дорогъ: а) ставить въ извѣстные поѣзда объявленные заранѣе во всеобщее свѣдѣніе спеціальные вагоны-ледники, въ коихъ исключительно и должны перевозиться молочные скопы; б) пропускать эти вагоны прямымъ сообщеніемъ до станціи назначенія и в) набивать проходящіе спеціальные вагоны льдомъ, съ каковою цѣлью желѣзными дорогами и устроены на извѣстныхъ промежуточныхъ станціяхъ ледники для храненія льда.

13) Выработаны и введены въ дѣйствіе *общія облегченныя условія на перевозку грузовъ прямымъ сообщеніемъ* съ подъѣздныхъ путей и вѣтвей на желѣзныя дороги и обратно, освобождающія подъѣздные пути отъ многихъ затруднительныхъ для нихъ постановленій и тѣмъ самымъ могущія способствовать дальнѣйшему развитію этихъ путей, столь необходимыхъ въ интересахъ нашего сельскаго хозяйства, промышленности и торговли.

14) Обращено особенное вниманіе *на упорядоченіе перевозки переселенцевъ и рабочихъ*, для чего установлены, какъ выше было указано, особые поѣзда, согласованные въ узловыхъ пунктахъ; кромѣ сего, во избѣжаніе задержки переселенцевъ въ пунктахъ перехода на водные пути, вмѣнено желѣзнымъ дорогамъ въ обязанность производить перевозку клади и домашняго скарба переселенцевъ въ однихъ и тѣхъ же поѣздахъ съ переселенцами.

Установленіе постоянныхъ, по мѣрѣ начинающагося про-

ѣзда рабочихъ, поѣздовъ съ вагонами четвертаго класса въ значительной степени облегчаетъ перемѣщеніе рабочихъ, которые, при отсутствіи таковыхъ поѣздовъ, зачастую совершаютъ очень отдаленныя разстоянія пѣшкомъ, теряя на путешествіе непроизводительно время и физическія силы. Кромѣ того, переходы рабочихъ пѣшкомъ, на отдаленныхъ разстояніяхъ, слѣдуетъ признать явленіемъ весьма нежелательнымъ и въ санитарномъ отношеніи, такъ какъ, при недостачѣ денежныхъ средствъ, до времени пріисканія занятія, рабочіе, пользуясь крайне скуднымъ пропитаніемъ, ночуя, даже въ ненастную погоду, подъ открытымъ небомъ, заболѣваютъ въ большомъ числѣ, распространяя заразныя болѣзни среди мѣстнаго народонаселенія. Хотя Министерство Путей Сообщенія тщательно наблюдаетъ за тѣмъ, чтобы, при наличіи замѣтнаго проѣзда рабочихъ, было устанавливаемо на дорогахъ движеніе поѣздовъ съ вагонами четвертаго класса, тѣмъ не менѣе еще въ настоящее время замѣчается, что рабочіе-крестьяне совершаютъ даже отдаленныя путешествія пѣшкомъ. Это объясняется, какъ было замѣчено выше, частью недостаткомъ у нихъ до начала работъ денегъ на покупку билетовъ на проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ, несмотря на весьма пониженную плату, взимаемую за путешествіе въ четвертомъ классѣ, частью же тѣмъ, что рабочіе слѣдуютъ не до опредѣленнаго пункта, а лишь пріискиваютъ себѣ работу въ данной мѣстности, не имѣя никакихъ свѣдѣній о томъ, дѣйствительно ли требуются рабочія руки въ томъ или иномъ раіонѣ. Измѣненіе или улучшеніе передвиженія рабочихъ въ этомъ отношеніи не входитъ уже въ компетенцію Министерства Путей Сообщенія.

15) Въ виду того, что при нынѣ дѣйствующихъ законоположеніяхъ, выдача прибывающихъ на станціи желѣзныхъ дорогъ грузовъ сопровождается формальностями, весьма обременительными для публики, Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ выработанъ *проектъ измѣненія въ законодательномъ порядкѣ основаній выдачи документовъ на грузы,* принимаемые къ перевозкѣ, съ тѣмъ, чтобы въ этомъ отношеніи была допущена, въ возможно широкомъ размѣрѣ, доставка

грузовъ адресатамъ на основаніи извѣщеній (повѣстокъ), посылаемыхъ по мѣсту жительства адресата, какъ это практикуется почтовымъ вѣдомствомъ при доставкѣ мелкихъ посылокъ или цѣнныхъ пакетовъ.

16) Выработаны главныя основанія *о прямомъ сообщеніи на перевозку грузовъ между желѣзными дорогами нашей рельсовой сѣти и дорогами Финляндіи.* Таковое сообщеніе предположено установить при посредствѣ конной желѣзной дороги въ С.-Петербургѣ и соотвѣтственное предложеніе уже сдѣлано Главному Управленію Финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ и Думѣ г. С.-Петербурга.

17) По соглашенію съ Военнымъ Министерствомъ *выработаны условія перевозки воинскихъ чиновъ* и воинскихъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ прямымъ сообщеніемъ, т. е. по документамъ, выдаваемымъ на весь путь слѣдованія, взамѣнъ практикуемой нынѣ перевозки по документамъ, выдаваемымъ на каждую дорогу отдѣльно; этотъ новый порядокъ вводитъ въ дѣло перевозки войскъ и воинскихъ грузовъ весьма значительное упрощеніе и, наконецъ,

18) По соглашенію съ Таможеннымъ Департаментомъ Министерства Финансовъ выработаны правила *о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ,* подлежащихъ таможеннымъ обрядностямъ, вводимыя въ дѣйствіе взамѣнъ дѣйствующихъ правилъ, установленныхъ въ 1887 году и не отвѣчающихъ уже современнымъ требованіямъ.

Эксплоатація казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1895 году.

Къ 1-му января 1895 года общая длина сѣти эксплоатируемыхъ казною дорогъ составляла 16.920 верстъ.

Измѣненіе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ теченіе отчетнаго года произошли слѣдующія измѣненія въ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ:

А. Приняты отъ частныхъ Обществъ въ казенное Управленіе.

а) Юго-Западныя желѣзныя дороги, съ 1 января, на основаніи Высочайше утвер-

жденнаго 6 іюня 1894 года Положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, протяженіемъ . . . . . 3.260 верстъ.

б) Боровичская желѣзная дорога, съ 15 августа, на основаніи Высочайше утвержденнаго 5 іюля 1895 года Положенія Комитета Министровъ, длиною . . . . . 28 „

Всего . . . 3.288 верстъ.

Б. Открыты для общаго пользованія:

а) Подъѣздные пути къ Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ:

участки: Лохвица-Гадячъ, протяженіемъ . . . . . 40 вер.
Боромля-Лебединъ . . 33 „
Кириловка (б. Ахтырка) г. Ахтырка . . . . 16 „

89 верстъ.

Подъѣздные пути эти построены непосредственнымъ распоряженіемъ казны черезъ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, согласно Высочайше утвержденному 1 іюня 1893 года Положенію Комитета Министровъ; открытіе послѣдовало 18 февраля.

б) Вѣтвь Ораны-Потаранцы С.-Петербурго-Варшавской жел. дор., протяженіемъ 36 „

Вѣтвь эта построена непосредственнымъ распоряженіемъ казны черезъ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, согласно Высочайше утвержденному 8 іюня 1893 года мнѣнію Государственнаго Совѣта; открытіе послѣдовало 15 февраля.

в) Бѣльскій подъѣздной путь къ Юго-Западнымъ желѣзн. дор., протяженіемъ . . 28 „

Сооруженіе этого пути разрѣшено было Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 1 іюня 1894 года Положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта; открытіе послѣдовало 20 іюня.

г) Чіатурская узкоколейная вѣтвь Закавказской желѣзной дороги, сооруженная средствами казны, протяженіемъ . . . . 39 верстъ.

д) Роковатая-Рудникъ Калачевскаго Екатерининской дороги; открытіе послѣдовало 4 февраля . . . . . 3 „

Всего открыто новыхъ путей . . . 195 верстъ.

Такимъ образомъ, въ теченіе 1895 года эксплоатируемая казною сѣть желѣзныхъ дорогъ увеличилась на 3.288 + 195 = 3.483 верстъ и къ 1 января 1896 года въ завѣдываніи казны находились 20.403 версты желѣзныхъ дорогъ, не считая Сибирской дороги.

Результаты движенія. Результаты движенія по всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отчетномъ году, насколько можно судить по имѣющимся нынѣ даннымъ, выражаются, въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1895 г.	1894 г.	1893 г.
Пробѣгъ поѣздовъ . . .	114.206.000	108.062.510	94.130.802
Пробѣгъ паровозовъ .	156.308.000	145.652.510	127.714.421
Пробѣгъ осе-вагоновъ-пассажирскихъ . . .	1.169.445.000	1.065.656 893	989.944.716
Пробѣгъ товарныхъ . .	5.436,624.000	5.166.724.105	4.371.965.531
„ общій	6.606.069.000	6.232,380.998	5.361.910.347

Всего перевезено въ 1895 году:

Пассажировъ, воинскихъ чиновъ и арестантовъ	31.478.000
Багажа и товаровъ большой скорости .	23.917.000
Воинской и частной клади	2.806.306.000
Клади дорогъ	507.657.000

Изъ разсмотрѣнія этой таблицы видно, что работа казенныхъ желѣзныхъ дорогъ изъ года въ годъ увеличивается: такъ, пробѣги проѣздовъ въ 1895 году по сравненію съ 1894 годомъ возросли на 6 милл., паровозовъ — на 11 милл. и осе-вагоновъ—на 374 милл. противъ 1894 года. По сравненію со смѣтными предположеніями исполнено болѣе: поѣздо-верстъ — на 15 милл., паровозо-верстъ — на 21 милл. и осе-вагоновъ — на 1.055 милл. верстъ.

Результаты эксплоатаціи 1895 года были бы еще болѣе благопріятными, если бы не произошло весьма серьезныхъ поврежденій на Закавказской желѣзной дорогѣ и перерыва движенія на ней съ 28 октября на участкѣ Михайлово-Батумъ. Поврежденія эти произошли при совершенно исключительныхъ условіяхъ. Вслѣдствіе сильныхъ дождей продолжавшихся болѣе недѣли, и причинившихъ большія бѣдствія въ краѣ, горныя рѣчки въ бассейнѣ Ріона сильно поднялись и, такъ какъ линія дороги, возвышаясь изъ низменной долины Ріона къ Сурамскому перевалу, идетъ все время въ этой горной мѣстности по долинамъ названныхъ рѣкъ, почти параллельно съ ними, то во многихъ мѣстахъ размыто было полотно дороги и снесены два большихъ моста черезъ р. Квирилу. Насколько силенъ былъ ливень, можно судить по слѣдующимъ цифрамъ метеорологическаго бюллетеня. За недѣлю съ 27 октября по 2 ноября выпало въ разсматриваемой областк 219 мм. осадковъ, т. е. почти половина нормальнаго годоваго количества для средней Россіи, причемъ наибольшее количество осадковъ въ сутки было 112 мм. Въ началѣ декабря ливень вновь повторился и заставилъ пріостановить на нѣкоторое время работы по

исправленію поврежденій. За недѣлю съ 1 по 7 декабря выпало осадковъ 123 мм. и наибольшее количество 3 декабря—82 мм. Тѣмъ не менѣе къ 30 декабря окончена была постройка временныхъ мостовъ черезъ р. Квирилу и возстановлено непрерывное сообщеніе. Убытки, причиненные этими ливнями, весьма значительны. Независимо отъ того, что на исправленіе поврежденій потребуется свыше 2.500.000 руб., дорога лишилась дохода за два мѣсяца на сумму 4.000.000 руб., которые покрыть впослѣдствіи почти не представляется возможнымъ, такъ какъ эта дорога работаетъ почти полною пропускною способностью все время.

Финансовые результаты.

Финансовые результаты эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отчетномъ году, насколько можно судить о томъ по имѣющимся нынѣ даннымъ, по сравненію съ двумя предшествующими годами, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	По всей сѣти.
	рубли.
Валовой доходъ:	
Въ 1895 г.	247.628.000
„ 1894 „	242.755.399
„ 1893 „	216.917.200
Расходъ:	
Въ 1895 г.	138.006.000
„ 1994 „	138.663.617
„ 1893 „	128.650.715
Чистый доходъ:	
Въ 1895 г.	109.662.000
„ 1894 „	104.091.782
„ 1893 „	88.269.385

По отношенію къ исполненнымъ въ этихъ годахъ пробѣгамъ поѣздовъ и осе-верстъ вагоновъ показываемыя выше общія суммы валоваго дохода, расхода и чистаго дохода составятъ:

	На 100 поѣздо-верстъ.	На 10000 осе-вагоно-верстъ.
	По всей сѣти.	По всей сѣти.
	РУБЛИ.	РУБЛИ.
Валовой доходъ:		
Въ 1895 г.	216,32	375,85
„ 1894 „	224,65	389,54
„ 1893 „	230,39	404,55
Расходъ:		
Въ 1895 г.	120,84	208,91
„ 1894 „	128,31	222,91
„ 1893 „	136,64	239,93
Чистый доходъ:		
Въ 1895 „	95,98	165,94
„ 1894 „	96,34	167,05
„ 1893 „	93,75	164,62

Разсмотрѣніе вышеприведенныхъ данныхъ приводитъ къ убѣжденію, что параллельно съ развитіемъ движенія на казенныхъ дорогахъ увеличиваются и ихъ доходы; такъ, въ 1893 году доходъ составлялъ всего лишь 216,9 милл. рублей, а въ 1895 г. 247,6 милл. рублей,—болѣе на 30,7 милліона.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако же, доходъ на 100 поѣздо-верстъ и на 10.000 осе-верстъ вагоновъ постепенно понижается, что находится въ зависимости отъ развитія массовыхъ перевозокъ на дальнія разстоянія по дифференціальнымъ тарифамъ, понижаемымъ пропорціонально разстоянію.

Въ производствѣ расходовъ эксплоатируемыхъ казною дорогъ рядомъ систематическихъ мѣръ удалось достигнуть значительныхъ сокращеній. Это обстоятельство наглядно доказывается приведенными выше цифрами расхода за три послѣдніе года на 100 поѣздо-верстъ и на

10.000 осе-верстъ, а именно: расходъ на 100 поѣздо-верстъ въ 1893 году по всей сѣти составлялъ 136,64 руб., а въ 1895 году 120,84 руб.,—менѣе на 15,80 руб.; тотъ же расходъ на 10.000 осе-верстъ въ 1893 году выразился въ суммѣ 239,93 руб., а въ 1895 году—208,91 руб., — менѣе на 31,02 руб.

Административно-хозяйственная дѣятельность Управленія К. Ж. Д.

Вслѣдствіе состоявшагося, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 6 іюня 1894 года Положеній Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, пріема въ казну Лозово-Севастопольской желѣзной дороги (протяженіемъ 644 вер.) съ 1 ноября 1894 года и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ (протяженіемъ 3.260 вер.) съ 1 января 1895 года, административно-хозяйственная дѣятельность Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ началѣ 1895 г., главнымъ образомъ, сосредоточена была на организаціи новаго управленія этими дорогами и постепеннаго введенія на названныхъ дорогахъ новыхъ началъ эксплоатаціи ихъ распоряженіемъ казны, избѣгая при этомъ рѣзкой коренной ломки, могущей вызвать замѣшательство и этимъ нанести ущербъ казнѣ и интересамъ населенія того края, по которому данная дорога пролегаетъ.

Въ этихъ видахъ Юго-Западныя желѣзныя дороги впредь до дальнѣйшихъ указаній опыта оставлены были въ томъ же составѣ, въ завѣдываніи одного мѣстнаго Управленія, въ какомъ приняты отъ частнаго общества; равнымъ образомъ, за выдѣленіемъ изъ состава Лозово-Севастопольской желѣзной дороги лишь Нижнеднѣпровскъ-Синельниковской вѣтви (протяженіемъ—42 версты), разъединявшей западный и восточный участки казенной Екатерининской желѣзной дороги и потому переданной въ завѣдываніе Управленія сей дороги, вся остальная часть Лозово-Севастопольской желѣзной дороги съ Джанкой-Ѳеодосійскою вѣтвью подчинена была завѣдыванію Управленія Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.

*

Несмотря на усиленный только, что оконченный въ теченіе первой половины предшествовавшаго года пріемъ желѣзныхъ дорогъ въ завѣдываніе казны *), увеличившій сѣть эксплоатируемыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на 3.500 верстъ, переходъ въ казну Лозово-Севастопольской и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіе коихъ свыше 4.000 верстъ, могъ совершиться также безъ всякихъ затрудненій и пріемы казеннаго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства могли быть введены безъ замедленія въ ходѣ дѣлъ, благодаря пріобрѣтенной Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ опытности по пріему дорогъ въ казну и особенной, въ силу Высочайше утвержденнаго 15 октября 1892 года Положенія о семъ Управленіи, приспособленности его къ расширенію своей дѣятельности по мѣрѣ увеличенія сѣти подвѣдомственныхъ дорогъ, а также благодаря выработаннымъ и установившимся порядкамъ казенной эксплоатаціи, на началахъ, преподанныхъ Высочайше утвержденнымъ 15 октября 1882 г. Положеніемъ по завѣдыванію эксплоатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, примѣненіе коихъ въ теченіе 13 лѣтъ нынѣ окончательно укрѣпило у правительства убѣжденіе не только о возможности, но и о полной успѣшности у насъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны вслѣдствіе чего рѣшено было приступить къ усиленному выкупу желѣзныхъ дорогъ отъ частныхъ обществъ.

Вслѣдствіе, однако, значительнаго увеличенія сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ завѣдываніи

*) Съ 1 января 1894 г. приняты въ казну дороги бывшаго Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ (Николаевская, С.-Петербурго-Варшавская и Московско-Нижегородская) общимъ протяженіемъ — 2.242 вер., Митавская желѣзная дорога, протяженіемъ — 127 вер. и Риго-Двинская съ Риго-Больдерааской — 231 вер., съ 1 февраля 1894 г. принята въ казну Риго-Орловская желѣзная дорога съ Жуково-Лудниковскою вѣтвью, протяженіемъ—528 вер., 15 іюня 1894 г. Двинско-Витебская желѣзная дорога, протяженіемъ—244 вер. и 1 іюля 1894 г., Новоторжская желѣзная дорога, протяженіемъ—127 верстъ.

одного центральнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Министръ Путей Сообщенія обратилъ особое вниманіе на возможное упрощеніе дѣлопроизводства по завѣдыванію казенными желѣзными дорогами, для чего изъ общаго состава коллегіальнаго Управленія выдѣлены были особыя присутствія въ уменьшенномъ составѣ для разсмотрѣнія и разрѣшенія множества дѣлъ текущаго характера, дабы такимъ образомъ все вниманіе и время общихъ присутствій названнаго Управленія могло быть посвящено болѣе важнымъ хозяйственно-административнымъ дѣламъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, съ цѣлью болѣе успѣшной эксплоатаціи состоящихъ въ вѣдѣніи казны желѣзныхъ дорогъ, осуществлены были слѣдующія измѣненія въ составахъ казенныхъ дорогъ, подчиненныхъ отдѣльнымъ мѣстнымъ Управленіямъ:

а) Руководствуясь положеніемъ Комитета Министровъ, отъ 28 февраля 1895 г., произведено окончательное сліяніе желѣзныхъ дорогъ: Орловско-Витебской, Двинско-Витебской, Риго-Двинской съ Больдерааской и Митавской, съ присвоеніемъ соединенной линіи наименованія „Риго-Орловской желѣзной дороги“ и

б) На основаніи воспослѣдовавшаго по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія Высочайшаго повелѣнія отъ 18 августа 1895 г., Николаевская желѣзная дорога съ Портовою вѣтвью, Новоторжская и построенная средствами казны Ржево-Вяземская желѣзныя дороги соединены въ одну линію съ присвоеніемъ соединеннымъ дорогамъ общаго наименованія „Николаевская желѣзная дорога“; затѣмъ въ составъ этой же дороги включена также Боровичская желѣзная дорога на основаніи Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія отъ 17 ноября 1895 года.

Мѣропріятія по улучшенію казенныхъ жел. дорогъ.

Переходя къ обзору главнѣйшихъ мѣропріятій по улучшенію и усиленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1895 году, слѣдуетъ прежде всего упомянуть, что въ теченіе сего года частью продолжались работы, начатыя въ

1894 году, по открытымъ на то кредитамъ въ суммѣ — 6.238.900 руб., изъ коихъ со стратегическою цѣлью — 1.238.000 руб. и съ коммерческою — 5.366.000 руб.

Работы со стратегическою цѣлью состояли: а) въ устройствѣ продовольственныхъ пунктовъ въ Екатеринославѣ и Тулѣ, Везенбергѣ, Валкѣ и Ригѣ; б) въ устройствѣ четвертаго телеграфнаго провода на участкѣ Вильна-Лунинецъ Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ; в) въ устройствѣ втораго пути Брестъ-Холмскаго участка и др.

Болѣе выдающіяся работы для коммерческаго движенія по существу состояли въ слѣдующемъ:

а) въ перестройкѣ и постройкѣ искусственныхъ сооруженій и въ усиленіи мостовъ для возможности движенія по подлежащимъ дорогамъ восьми-колесныхъ паровозовъ и значительнаго такимъ образомъ усиленія перевозочной способности нижеслѣдующихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: Харьково-Николаевской, Екатерининской, Полѣсскихъ, Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской, Московско-Курской, Митавской, Муромской и Портовой вѣтви Николаевской желѣзной дороги, всего на сумму 344.800 рублей;

б) въ устройствѣ разъѣздовъ и расширеніи станцій на дорогахъ: Харьково-Николаевской, Екатерининской, Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской, Московско-Курской и Портовой вѣтви Николаевской желѣзной дороги, всего на сумму — 433.000 рублей;

в) въ смягченіи уклоновъ и улучшеніи верхняго строенія пути на дорогахъ: Харьково-Николаевской, Екатерининской и Курско-Харьково-Азовской, всего на сумму—251.000 руб.

г) въ усиленіи водоснабженія на дорогахъ: Харьково-Николаевской, Екатерининской, Полѣсскихъ, Сызрано-Вяземской, Закавказской, Варшаво-Тереспольской и Портовой вѣтви Николаевской желѣзной дороги, всего на сумму — 330.000 руб. и въ др. работахъ, произведенныхъ съ цѣлью увеличенія пропускной способности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

д) въ улучшеніи и усиленіи мастерскихъ и оборудованіи ихъ на дорогахъ: Харьково-Николаевской, Екатерининской,

Полѣсскихъ, Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской, Курско-Харьково-Азовской, Либаво-Роменской, Варшаво-Тереспольской, Московско-Курской и Балтійской, всего на сумму 944.000 руб. и

е) въ увеличеніи площади жилыхъ помѣщеній для служащихъ на дорогахъ: Екатерининской, Полѣсскихъ, Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской, Курско-Харьково-Азовской, Варшаво-Тереспольской и Либаво-Роменской, всего на сумму 270.000 руб.

Въ 1895 году, кромѣ продолженія вышеупомянутыхъ работъ, на сколько таковыя не могли быть закончены въ предъидущемъ году, вновь начаты были дополнительныя работы, назначенныя къ производству по ассигнованному на то кредиту по смѣтѣ на 1895 годъ въ суммѣ 11.243.852 руб., — и по дополнительному спеціальному ассигнованію за счетъ облигаціоннаго капитала бывшаго Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ на усиленіе станціи Москва Николаевской желѣзной дороги на сумму 1.046.000 рублей.

Въ ряду упомянутыхъ работъ первое мѣсто по общему значенію для всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ занимаетъ дальнѣйшее развитіе мастерскихъ и оборудованіе ихъ, на что въ 1895 году ассигновано было—1.641.000 р. такъ какъ состояніе подвижного состава и исправное его содержаніе находится въ прямой зависимости отъ степени производительности мастерскихъ, въ которыхъ онъ ремонтируется.

Для увеличенія производительности мастерскихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и приведенія ихъ въ состояніе, которое соотвѣтствовало бы количеству подвижного состава, имѣющагося на дорогахъ, и его годичной работѣ, расширены были существующія на дорогахъ мастерскія и увеличено ихъ оборудованіе. Въ 1895 году работы по расширенію и переустройству мастерскихъ производились на дорогахъ: Балтійской, Николаевской, Екатерининской, Московско-Курской, Курско-Харьково-Азовской, Сызрано-Вяземской, Харьково-Николаевской и Вар-

шаво-Терспольской, причемъ возведено новыхъ зданій, общею площадью, болѣе 4.000 кв. саженей.

При заказѣ новыхъ машинъ и станковъ для мастерскихъ Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ стремилось ввести новые, болѣе совершенные пріемы въ обработкѣ металловъ и дерева и обратило особое вниманіе на снабженіе мастерскихъ фрезерными станками, при помощи которыхъ изготовленіе разныхъ частей подвижного состава производится съ меньшими затратами, несравненно быстрѣе и точнѣе, чѣмъ на станкахъ прежней системы. Кромѣ того въ 1894 и 1895 гг. Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ введена электрическая передача силъ на Александровскомъ заводѣ Николаевской желѣзной дороги. Это первыя желѣзнодорожныя мастерскія въ Россіи, въ которыхъ при помощи электричества приводятся въ движеніе всѣ станки и механизмы отдѣльныхъ цеховъ мастерскихъ. Примѣненіе электрической передачи даетъ возможность при помощи проводовъ, проложенныхъ подъ землею, приводить въ движеніе мастерскія, разбросанныя на значительномъ разстояніи отъ одной электрической станціи, съ такимъ же удобствомъ, какъ если бы въ каждой мастерской была поставлена отдѣльная паровая машина.

Результаты уширенія мастерскихъ окончательно могутъ выясниться лишь въ послѣдующіе годы послѣ того, какъ путемъ болѣе усиленнаго ремонта представится возможнымъ поднять общее состояніе подвижного состава, поступившаго въ разстроенномъ видѣ въ казну при пріемѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а въ особенности, Курско-Харьково-Азовской, Московско-Курской и Оренбургской; тѣмъ не менѣе однако и нынѣ уже, благодаря послѣдовавшему улучшенію оборудованія мастерскихъ, представилось возможнымъ въ значительной степени улучшить состояніе паровозовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, производя въ то же время усиленный капитальный ремонтъ паровозовъ, передаваемыхъ съ Европейской сѣти казенныхъ дорогъ на Сибирскую, причемъ былъ произведенъ во многихъ случаяхъ

спеціальный ремонтъ и такихъ паровозовъ, которые еще не ремонтировались бы, если бы паровозы сіи оставались на службѣ на Европейской сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Затѣмъ въ числѣ работъ по улучшенію и усиленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, произведенныхъ въ 1895 г., болѣе значительными являются:

1) продолжавшаяся укладка 2-го пути на Екатерининской желѣзной дорогѣ, причемъ въ теченіе года открыто было движеніе по 2-му пути отъ станціи Гришино до станціи Ясиноватая, всего 63 версты; этимъ закончено устройство втораго пути по всему восточному участку Екатерининской желѣзной дор., протяженіемъ—206 вер.; кромѣ того, открытъ на западномъ участкѣ одинъ перегонъ, Запорожье-Сухачевка 13 верстъ, и продолжаются работы по укладкѣ 2-го пути до станціи Екатеринославъ;

2) на Московско-курской желѣзной дорогѣ уложенъ 2-й путь и открытъ для движенія на перегонѣ Чернь-Мезенскъ—23 версты;

3) для Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ между станціями Жабинка и Брестъ Московско-Брестской желѣзной дороги сооруженъ третій путь для пропуска поѣздовъ Полѣсскихъ дорогъ въ военное время; стоимость этого пути исчислена въ 375.000 рублей;

4) оконченъ постройкою, за исключеніемъ небольшихъ недодѣлокъ, второй путь на участкѣ Брестъ-Холмъ—107 верстъ; на этой же дорогѣ улучшено водоснабженіе и телеграфная часть для доведенія пропускной ея способности, на случай требованія усиленнаго воинскаго движенія, до 42 паръ поѣздовъ въ сутки; стоимость этихъ работъ исчислена въ суммѣ 2.195.000 руб.;

5) заканчивались работы по централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ на станціи Прага, Варшаво-Тереспольской дороги и вновь приступлено къ устройству такой же централизаціи на ст. Брестъ, на сумму до 37.000 руб.

Работы, упомянутыя въ послѣднихъ трехъ пунктахъ, произведены, исключительно со стратегическою цѣлью;

6) вслѣдствіе недостаточной пріемной и пропускной

способности станціи Москва, Николаевской желѣзной дороги, развитіе коей не было произведено своевременно бывшимъ Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ то время, когда послѣдовало значительное усиленіе Московско - Казанской и Рязанско - Уральской желѣзныхъ дорогъ и соотвѣтственно усилилось движеніе по нимъ. Поэтому станція Москва, Николаевской желѣзной дороги, не въ состояніи была принимать и переработывать болѣе 600 передаваемыхъ ей другими, сходящимися въ Москвѣ, груженныхъ вагоновъ, вслѣдствіе чего въ зиму 1894—95 года въ Москвѣ происходили значительныя задержки груженыхъ вагоновъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ нарушалась правильность движенія какъ на Николаевской, такъ и на другихъ подмосковныхъ дорогахъ.

Такъ какъ стѣсненія, испытываемыя станціею Москва, кромѣ того вызывали чрезвычайно напряженную дѣятельность этой станціи, вслѣдствіе чего въ недостаточной мѣрѣ обезпечивалась безопасность движенія поѣздовъ въ предѣлахъ этой станціи, то весною 1895 года выработаны были предположенія о коренномъ ея усиленіи укладкою дополнительныхъ путей и переустройствомъ соединительныхъ передаточныхъ вѣтвей со станціями прочихъ сходящихся въ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ для доведенія обмѣна между этими дорогами и Николаевскою до 1.500 вагоновъ въ сутки. Вмѣстѣ съ тѣмъ представилось необходимымъ соотвѣтственно увеличить пропускную способность участка Николаевской желѣзной дороги отъ Москвы до Бологое до 30-ти паръ товарныхъ и 12 пассажирскихъ поѣздовъ, для чего потребовалась блокировка перегоновъ этого участка и развитіе путей на нѣкоторыхъ промежуточныхъ станціяхъ. Общая стоимость работъ исчислена въ 1.046.000 рублей.

Въ теченіе 1895 года представилось возможнымъ довести станцію Москву Николаевской желѣзной дороги до способности пріема съ сосѣднихъ дорогъ болѣе 1.000 вагоновъ въ сутки и пропуска ихъ до С.-Петербурга, что и удовлетворяетъ дѣйствительной потребности въ настоящее

время, такъ что въ теченіе минувшей осени, не смотря на усиленное направленіе грузовъ въ Петербургскій портъ до его замерзанія, въ Москвѣ никакихъ затрудненій по пріему всѣхъ предъявляемыхъ Николаевской дорогѣ грузовъ не ощущалось;

7) продолжались работы по устройству новаго пассажирскаго зданія въ Москвѣ, Московско-Курской желѣзной дороги, стоимостью въ 746.000 руб. Стоимость всей перестраиваемой пассажирской станціи еще не выяснена, но по примѣрному подсчету она составитъ около 1.850.000 руб., изъ коихъ въ 1895 году ассигновано болѣе 950.000 руб.

8) Въ Нижнемъ-Новгородѣ построено два жилыхъ дома для обращенія ихъ въ гостинницы (200.000 руб.) и произведены работы по переустройству станціи, въ виду предстоящаго увеличенія движенія при открытіи Всероссійской промышленной выставки въ 1896 году.

9) Исполнены работы по оборудованію Ѳеодосійскаго порта устройствомъ въ немъ складочныхъ помѣщеній, развитіемъ путей и проч., стоимость коихъ исчислена въ 450.000 руб.

Заказы для нуждъ казенныхъ ж. дор.

Для снабженія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 1895 года было заказано русскимъ заводамъ:

а) Паровозовъ, товарныхъ 8-ми колесныхъ—199, изъ коихъ 17 по цѣнѣ 34.000 руб., остальные всѣ по 33.500 р. за паровозъ, и, кромѣ того, съ Русскимъ паровозостроительнымъ механическимъ Обществомъ заключенъ долгосрочный договоръ на сумму 15.240.000 руб., на поставку вновь строющимся заводомъ Общества съ 1-го января 1897 года по 31 декабря 1902 года, 480 восьмиколесныхъ паровозовъ по 31.750 руб. за паровозъ.

б) *товарныхъ вагоновъ*—заказано въ 1895 г.—6.214 вагоновъ, въ томъ числѣ 500 платформъ и 73 цистерны на сумму—8.577.660 руб. по цѣнѣ 1.360 руб. за обыкновенный крытый товарный вагонъ съ доплатою 200 руб. за тормазный вагонъ.

*

в) *пассажирскихъ вагоновъ* заказано:

I кл.	58	ваг.	по цѣнѣ	14.500	руб.
II „	76	„	„	13.379	„
III „	83	„	„	9.429	„
и	45	„	„	9.000	„

На 1-е января 1895 года на сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ состояло подвижнаго состава:

а) *паровозовъ:*

пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ .	937
товарныхъ	4.136

б) *вагоновъ:*

пассажирскихъ	6.300
товарныхъ	107.125

Поступило въ 1895 году:

а) *паровозовъ:*

пассажирскихъ	4
товарныхъ	162

б) *вагоновъ:*

пассажирскихъ	300
товарныхъ	2.639

Въ теченіе года передано на Сибирскую дорогу: 57 товарныхъ паровозовъ и 461 товарный вагонъ; засимъ состояло на 31 декабря 1895 г.:

а) *паровозовъ:*

пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ .	941
товарныхъ	4.241

б) *вагоновъ:*

пассажирскихъ	6.532
товарныхъ	109.303

Для обезпеченія ремонта вышеприведеннаго инвентаря подвижнаго состава Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1895 г. было заказано запасныхъ къ нему частей на 3.100.000 руб.; мѣдныхъ частей на сумму 850.850 руб. и дымогарныхъ трубъ съ поставкою ихъ въ теченіе трехъ лѣтъ (1895—1897 г.) на сумму 1.260.000 руб.

Значительную часть хозяйственной дѣятельности Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ заготовленіе запасовъ рельсъ для потребностей строющихся и эксплоатируемыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

До 1893 года заказы производились лишь на одинъ годъ, и цѣна на рельсы составляла въ среднемъ 1 руб. 70,$_2$ коп. на пудъ. Въ 1893 и 1894 гг. Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ впервые были заключены долгосрочные договоры на поставку рельсовъ въ теченіе 1895, 1896 и 1897 гг. съ заводами: Донецкаго Общества, Южно-Днѣпровскаго, Новороссійскаго и Брянскаго всего на 6.000.000 пуд. каждый и Путиловскаго Общества на 4.500.000 пуд.; кромѣ сего въ 1895 г. былъ заключенъ договоръ съ Русско-Бельгійскимъ Обществомъ на поставку въ теченіе шести лѣтъ, начиная съ 1897 г., по 2.000.000 пуд., а всего на 12.000.000 пуд. рельсовъ, причемъ выгоды заключенія съ заводами долгосрочныхъ контрактовъ выразились прежде всего въ значительномъ пониженіи цѣнъ на эти предметы. Такъ среднія цѣны пуда рельсовъ при дѣйствіи заказа ихъ въ каждомъ году по мѣрѣ требованія, т. е. въ 1892, 1893 и 1894 годахъ, были 1 руб. 70,$_2$ коп., 1 руб. 67,$_5$ коп. 1 руб. 65,$_{14}$ коп. Со времени же дѣйствія заключенныхъ съ заводами долгосрочныхъ договоровъ среднія цѣны рельсовъ составляютъ 1 руб. 55,$_{79}$ коп., 1 руб. 54,$_{53}$ коп. и 1 руб. 49,$_{52}$ коп.

Независимо отъ сего установленіемъ новаго порядка заготовки рельсовъ вызвано устройство въ Россіи двухъ но-

выхъ желѣзодѣлательныхъ и рельсопрокатныхъ заводовъ вышепоименованныхъ, а именно: Дружковскаго—Донецкаго Общества и другого въ Донецкомъ бассейнѣ—Русско-Бельгійскаго Общества.

Существующее же Общество Путиловскихъ заводовъ при заключеніи съ нимъ долгосрочнаго контракта на поставку рельсовъ приняло сверхъ того на себя обязательство установить собственное чугуно-плавильное производство въ Олонецкой губерніи и окончить всѣ необходимыя устройства къ 1 декабря сего года для выплавки въ 1897 г. 3.000.000 пуд. чугуна.

Всѣ эти мѣры, требуя для своего осуществленія массы рабочихъ рукъ, несомнѣнно поведутъ къ улучшенію матеріальнаго положенія мѣстнаго населенія и къ развитію отечественной промышленности, а въ зависимости отъ сего и къ удешевленію вообще предметовъ желѣзодѣлательнаго и сталелитейнаго производствъ.

Нефтяное отопленіе.

Весьма существенной мѣрою въ хозяйствѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ является введеніе нефтянаго отопленія на нѣкоторыхъ изъ тѣхъ дорогъ, на которыхъ примѣненіе русскаго угля по его отдаленности не только дорого стоитъ, но и не выгодно потому, что потребныя для сихъ дорогъ массы угля приходилось бы перевозить по грузовымъ направленіямъ и занимать такимъ образомъ для этихъ перевозокъ значительную часть пропускной способности и подвижного состава дорогъ въ ущербъ успѣшности перевозки частныхъ грузовъ.

По изложеннымъ обстоятельствамъ на отдаленныхъ отъ Донецкаго угольнаго бассейна дорогахъ, по необходимости, паровозы отапливаются частью дровами, частью же заграничнымъ углемъ. По тщательному изслѣдованію вопроса выяснилось, что нефтяное топливо съ выгодою можетъ замѣнять на нѣкоторыхъ дорогахъ дрова и каменный уголь, вслѣдствіе чего, съ цѣлью сбереженія нашихъ лѣсовъ и въ видахъ уменьшенія ввоза заграничнаго угля, Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было предпринято по-

степенное подготовленіе подлежащихъ казенныхъ дорогъ къ переходу на нефтяное отопленіе, требующее передѣлки паровозовъ, для приспособленія ихъ къ нефтяному отопленію, устройства на станціяхъ хранилищъ для нефти и поставки на дорогу цистернъ для перевозки нефти.

Пассажирское и грузовое движеніе на казенныхъ ж. дорогахъ

Для улучшенія пассажирскаго движенія и возможности ускоренія слѣдованія пассажирскихъ поѣздовъ при большемъ обезпеченіи безопасности и правильности ихъ слѣдованія, въ 1895 году продолжались работы по введенію автоматическихъ тормазовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ: Московско-Курской, Балтійской, Либаво-Роменской и Полѣсскихъ, а также начаты на дорогахъ Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской. Съ введеніемъ съ 1-го декабря 1894 года новаго пониженнаго пассажирскаго тарифа, пассажирское движеніе значительно оживилось по всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и потому, по мѣрѣ увеличенія числа пассажирскихъ паровозовъ и вагоновъ, увеличивалось число пассажирскихъ поѣздовъ. Лѣтомъ 1895 года, по сравненію съ предыдущимъ годомъ, были добавлены пассажирскіе поѣзда на слѣдующихъ участкахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: 1) на всей Варшаво-Терespольской желѣзной дорогѣ—одна пара поѣздовъ; 2) на Екатерининской, на участкѣ Долинская—Харцызскъ—504 версты—одна пара; 3) на Курско-Харьково-Севастопольской линіи на участкахъ Курскъ—Харьковъ и Лозовая—Симферополь, всего 727 верстъ, по одной парѣ; 4) на Николаевской, на участкѣ Бологое—Осташковъ—185 верстъ,—одна пара; 5) на Самаро-Златоустовской, на участкѣ Самара—Челябинскъ—787 верстъ—одна пара; 6) па Сызрано-Вяземской на участкѣ Калуга—Вязьма, 155 верстъ—одна пара; 7) на Юго-Западныхъ, на участкѣ Казатинъ—Кіевъ, 149 верстъ—одна пара.

Затѣмъ на С.-Петербурго-варшавской желѣзной дорогѣ осенью 1895 г. на предстоящую зиму впервые сохранены слѣдовавшіе въ прежніе годы только лѣтомъ вторые скорые поѣзда между С.-Петербургомъ и Вержболовомъ—Эйдкуненомъ и между Вильною и Варшавою.

Сосредоченіе въ казенномъ управленіи большихъ магистральныхъ желѣзнодорожныхъ линій представило возможнымъ значительно улучшить условія слѣдованія пассажировъ предоставленіемъ имъ удобства проѣзда на большія протяженія безъ пересадки. Въ теченіе 1895 года, какъ уже было выше указано, вновь установлены слѣдующія безпересадочныя сообщенія для пассажировъ I и II классовъ, въ коихъ участвуютъ казенныя желѣзныя дороги: 1) С.-Петербургъ—Москва—Севастополь; 2) С.-Петербургъ—Вильно—Ровно—Кіевъ; 3) С.-Петербургъ—Вильно—Ровно—Одесса; 4) Либава—Ромны—Кременчугъ; 5) Москва—Можейки—Рига; 6) Орелъ—Рига; 7) Харьковъ—Екатеринославъ и другія менѣе значительныя направленія.

Благодаря улучшенію общаго состоянія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ теченіе 1895 года перевозка какъ пассажировъ, такъ и товаровъ, совершалась лишь съ весьма незначительными нарушеніями правильности движенія вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ или весенніхъ водъ. Прискорбное въ этомъ отношеніи исключеніе составляетъ Закавказская желѣзная дорога, на которой, какъ было выше указано, произошелъ перерывъ движенія съ 28 октября по 30 декабря.

Что касается мѣръ къ содѣйствію перевозки грузовъ при временномъ движеніи по Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ, то съ этой цѣлью осенью 1894 года въ Курганѣ, Петропавловскѣ и Омскѣ открыты были особыя транспортныя конторы, подвѣдомственныя Управленію казенной Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ, при посредствѣ коихъ въ 1895 году впервые на Европейскую сѣть желѣзныхъ дорогъ грузы стали поступать съ Западно-Сибирской дороги на общемъ основаніи. Подобныя же конторы открыты затѣмъ осенью 1895 г. также и въ слѣдующихъ пунктахъ: Западно-Сибирской дороги—Каинскъ и Кривощеково и на участкѣ Челябинскъ-Екатеринбургъ въ п.п. Уфалей и Кыштымъ.

Судебная защита интересовъ казенныхъ ж. д.

Въ дѣятельности Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ весьма важное значеніе имѣетъ вопросъ о защитѣ въ судебныхъ учрежденіяхъ интересовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Управленіе казенныхъ жел. дорогъ, въ отличіе отъ другихъ Правительственныхъ учрежденій, должно вступать въ юридическія отношенія не только для непосредственнаго удовлетворенія своихъ потребностей по пріобрѣтенію разнаго рода матеріаловъ, подвижного состава и т. п., но въ то-же время въ качествѣ перевозочнаго предпріятія вынуждено, для осуществленія своихъ задачъ, заключать и исполнять значительное число договоровъ по перевозкѣ, съ соблюденіемъ всѣхъ правилъ тарифовъ, по существу своему весьма разнообразныхъ. Такая дѣятельность Управленія, связанная съ матеріальною отвѣтственностью передъ отправителями за всякое уклоненіе отъ дѣйствующихъ законовъ и установленныхъ правилъ, естественно должна была вызвать необходимость озаботиться правильной организаціей юридической дѣятельности какъ центральнаго, такъ и мѣстныхъ Управленій.

При такихъ условіяхъ защита интересовъ казенныхъ жел. дорогъ могла быть поручена только лицамъ, подготовленнымъ къ этому какъ спеціальнымъ образованіемъ своимъ, такъ и опытомъ по веденію судебныхъ дѣлъ.

Дѣятельность Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по судебнымъ дѣламъ въ 1895 году выразилась разрѣшеніемъ какъ въ мировыхъ, такъ и въ общихъ судебныхъ учрежденіяхъ, около 1.000 дѣлъ.

Судебная дѣятельность Управленія представляется особенно сложною не только въ силу того, что самая дѣятельность сего Управленія, какъ перевозочнаго предпріятія, даетъ обильную почву для разнообразныхъ исковъ, но и потому, что, съ переходомъ желѣзныхъ дорогъ частныхъ Обществъ въ казну, на послѣднюю переходятъ одновременно и обязанности по ликвидаціи ихъ дѣлъ, обыкновенно крайне запутанныхъ, о чемъ между прочимъ свидѣтельствуетъ дѣло по разсчетамъ съ строителями Тамбово-Сара-

товской желѣзной дороги, принятой въ казну въ 1883 году съ неоконченными разсчетами между Обществомъ дороги и строителями, длившееся до 1895 года. Въ означенномъ году дѣло это Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ окончено мировымъ соглашеніемъ, въ силу котораго строители отказались отъ полученія съ казны 582.000 руб., ограничившись полученіемъ внесенныхъ ими залоговъ.

Въ числѣ дѣлъ судебнаго характера особое значеніе имѣютъ также дѣла, касающіяся близко интересовъ преимущественно низшихъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, служба которыхъ на желѣзныхъ дорогахъ сопряжена съ серьезными опасностями, какъ для здоровья, такъ и жизни. Предотвратить увѣчье и лишеніе жизни, при всемъ надзорѣ со стороны старшихъ служащихъ, не всегда представляется возможнымъ, и въ этомъ случаѣ на Правительствѣ лежитъ обязанность по возможности своевременно прійти на помощь пострадавшему или его семьѣ оказаніемъ денежнаго пособія для обезпеченія матеріальныхъ потребностей ихъ.

Всякое промедленіе въ этомъ отношеніи должно самымъ тяжелымъ образомъ отразиться на положеніи семьи лица, потерявшаго способность къ труду при исполненіи своихъ служебныхъ обязанностей и содержавшаго семью исключительно своимъ личнымъ заработкомъ.

Руководствуясь этими соображеніями, Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ своей стороны, принимаетъ всѣ мѣры къ окончанію претензій пострадавшихъ по возможности миролюбиво, не доводя ихъ до судебнаго разсмотрѣнія, но и не поступаясь въ то же время интересами казны.

Всѣ подобныя претензіи разсматриваются по докладамъ Юрисконсультовъ въ мѣстныхъ Управленіяхъ при участіи представителя Государственнаго Контроля, а въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и представителя Министерства Финансовъ.

Изъ имѣющихся въ Министерствѣ данныхъ за 1895 годъ оказывается, что наибольшая часть увѣчій при эксплоатаціи причиняется низшимъ служащимъ, получающимъ не

болѣе 180 руб. въ годъ содержанія, т. е. лицамъ, наименѣе обезпеченнымъ и нуждающимся въ скорѣйшей помощи; Въ цѣляхъ ускоренія порядка разрѣшенія дѣлъ о вознагражденіи за увѣчья, Министерство Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствами Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнымъ Контролемъ, нашло возможнымъ расширить компетенцію мѣстныхъ Управленій по этого рода дѣламъ, предоставивъ имъ всѣ подобныя дѣла, если пенсія пострадавшему или его семьѣ не превосходитъ 180 руб. въ годъ или единовременное вознагражденіе 1.800 руб., разрѣшать окончательно, не представляя таковыхъ на обсужденіе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ ближайшемъ будущемъ дѣятельность Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ будетъ направлена на дальнѣйшее улучшеніе и усиленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ предѣлахъ разрѣшаемыхъ кредитовъ, главнымъ образомъ для удовлетворенія какъ коммерческихъ такъ и стратегической потребностей. Въ числѣ работъ, предусмотрѣнныхъ по смѣтѣ на 1896 годъ, въ суммѣ 16.749.063 руб., главнѣйшія изъ нихъ такого же рода какъ и въ 1894 и 1895 гг., а именно: 1) развитіе станціонныхъ путей и улучшеніе сигнализаціи на сумму—2.828.220 руб., 2) сооруженіе вторыхъ путей—на сумму 113.750 р.; 3) улучшеніе водоснабженіи—на сумму 565.370 руб.; 4) улучшеніе и расширеніе зданій мастерскихъ и паровозныхъ и усиленіе ихъ оборудованія на сумму—1.626.002 руб.; 5) улучшенія жилыхъ помѣщеній служащихъ на сумму—444.013 руб. и улучшеніе дежурныхъ помѣщеній на сумму—131.944 руб. и другіе работы для содержанія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ состояніи, удовлетворяющемъ требованіямъ общегосударственнымъ, а также интересамъ промышленности, торговли и сельскаго хозяйства.

Группированіе дорогъ не только въ коммерческихъ видахъ, но нѣкоторыхъ изъ нихъ и по ихъ стратегическому значенію, въ значительной степени упрощаетъ общее администрированіе дорогъ, пріобрѣтающихъ такимъ

образомъ каждая свой особенный характеръ работы, соотвѣтствующій мѣстнымъ условіямъ и преобладающему назначенію данной дороги, сообразно коимъ дорога затѣмъ спеціально приспособляется какъ по отношенію ея личнаго состава, такъ и по отношенію ея устройствъ, подвижного состава и проч. Произведенными въ 1895 и въ предшествующіе годы сліяніями желѣзныхъ дорогъ, принятыхъ въ казну, въ линіи большаго протяженія, подвѣдомственныя одному мѣстному Управленію съ усиленіемъ личнаго состава сихъ Управленій, нынѣ стало возможнымъ дальнѣйшее осуществленіе тѣхъ указаній, которыя положены были въ основаніе новыхъ началъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны и которыя преподаны въ Высочайше утвержденномъ 15 октября 1882 года Положеніи Комитета Министровъ, а именно: „Чтобы текущія дѣла эксплоатаціи были по возможности сосредоточены въ мѣстныхъ Управленіяхъ, на разсмотрѣніе же центральнаго учрежденія восходило бы преимущественно производство по вопросамъ болѣе важнымъ, которые по размѣру требующагося расхода или по необходимости предварительныхъ сношеній съ посторонними вѣдомствами не могутъ быть разрѣшены мѣстными Управленіями“,

Для дальнѣйшаго осуществленія изложенныхъ Высочайшихъ предначертаній дѣятельность Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ ближайшемъ будущемъ будетъ направлена къ постепенному обобщенію хозяйственныхъ пріемовъ эксплоатаціи и усовершенствованій техники, съ установленіемъ для сего общихъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ положеній и правилъ, дающихъ затѣмъ возможность дальнѣйшей децентрализаціи дѣлъ и съ предоставленіемъ мѣстнымъ Управленіямъ разрѣшать рядъ дѣлъ, руководствуясь этими основными положеніями и правилами.

Не менѣе важная задача предстоитъ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по отношенію дальнѣйшей разработки нѣкоторыхъ организаціонныхъ вопросовъ, касающихся устройства мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, измѣненія организаціи на нихъ кон-

троля сборовъ, не одинаково устроеннаго на всѣхъ казенныхъ дорогахъ за неокончаніемъ, вслѣдствіе смерти Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Вышнеградскаго, занятій особой Высочайше учрежденной подъ его предсѣдательствомъ Коммисіи для выясненія необходимыхъ измѣненій въ отношеніяхъ Государственнаго Контроля къ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ числѣ организаціонныхъ работъ, предстоящихъ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ упомянуть также о разработкѣ проекта Общаго Положенія о служащихъ, уже начатой, но затѣмъ пріостановленной, вслѣдствіе усиленнаго въ послѣдніе два года пріема въ казну старѣйшихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ установившимися у нихъ порядками и правилами, касающимися личнаго состава служащихъ.

Особенности этихъ порядковъ и правилъ, а также введенное въ 1894 году въ дѣйствіе Высочайше утвержденное положеніе о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ обусловили пересмотръ проекта Общаго Положенія о служащихъ на казенныхъ дорогахъ, подлежащаго затѣмъ представленію на утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ.

Происшествія на рельсовой сѣти въ 1895 г.

Происшествія при желѣзнодорожномъ движеніи, имѣвшія мѣсто на нашей рельсовой сѣти въ 1895 г., могутъ быть подраздѣлены на слѣдующія категоріи:

1) столкновенія поѣздовъ и подвижнаго состава;
2) сходы съ рельсовъ;
3) взрывы паровозныхъ котловъ;
4) пожары въ поѣздахъ и на станціяхъ;
5) наѣзды поѣздовъ на людей и несчастные случаи съ людьми по ихъ собственной неосторожности.

1. Столкновенія.

Изъ 9 случаевъ ошибочнаго отправленія поѣздовъ на встрѣчу другъ другу (по одному пути) только одинъ имѣлъ послѣдствіемъ столкновеніе и несчастіе съ желѣзнодорож-

ными служащими, сопровождавшими эти поѣзда. Этотъ случай произошелъ на Московско-Курской желѣзной дорогѣ 14 августа, во время прекращенія дѣйствія телеграфа по причинѣ сильной грозы.

Какъ эти, такъ и всѣ прочіе случаи столкновенія поѣздовъ на станціяхъ съ поѣздами и съ подвижнымъ составомъ, главнѣйшимъ образомъ, проистекали: а) отъ неправильныхъ распоряженій станціонныхъ агентовъ, завѣдывающихъ пріемомъ и отправленіемъ поѣздовъ; б) отъ недостаточнаго развитія путей и путевыхъ устройствъ на станціяхъ, соотвѣтственно быстрому возрастанію желѣзнодорожнаго движенія, и в) отъ утомленія служащихъ въ періоды усиленнаго движенія, требующаго отъ нихъ особо-напряженной дѣятельности.

Каждый случай столкновенія былъ подробно изслѣдованъ не только съ цѣлью выясненія его послѣдствій и наложенія взысканія на виновныхъ, но, главнымъ образомъ, съ цѣлью опредѣленія его причинъ, дабы, по возможности, избѣжать повторенія такого рода случаевъ на будущее время. При группировкѣ этихъ происшествій по роду причинъ, коими они обусловливались, нельзя было не обратить вниманія на слѣдующія обстоятельства.

Усиленное развитіе въ послѣдніе 3 года нашей рельсовой сѣти, вслѣдствіе постройки значительнаго числа новыхъ желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей, привело къ необходимости обставить эти новыя линіи соотвѣствующимъ числомъ желѣзнодорожныхъ служащихъ всѣхъ наименованій. При этомъ многіе служащіе съ главныхъ, давно существующихъ линій перешли на вновь построенныя дороги съ повышеніемъ, и такимъ образомъ потребовалось замѣщеніе ихъ агентами, менѣе опытными въ то именно время, когда на магистральныхъ линіяхъ, въ виду расширенія рельсовой сѣти, интенсивность движенія возрасла до весьма значительныхъ размѣровъ.

На линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ портамъ, къ западной границѣ и къ главнымъ центрамъ населенія, интенсивность движенія на столько увеличилась, что нынѣ

является настоятельная необходимость въ усиленіи ихъ провозоспособности, и въ то же время въ значительномъ развитіи ихъ станцій и всѣхъ станціонныхъ устройствъ, безъ чего утилизація дополнительнаго подвижного состава и усиленной пропускной способности невозможна. Въ настоящее время всѣ станціи Московскаго узла, а также Тула, Орелъ, Курскъ, Кіевъ, Харьковъ и многія другія, сравнительно съ ихъ первоначальными размѣрами, уже значительно расширены, но, не смотря на то, большинство изъ нихъ требуетъ дальнѣйшаго развитія. Въ такомъ же положеніи находятся станціи Варшавскаго узла и многія узловыя станціи Западной Россіи, которыя оказываются уже настолько тѣсными, что требуютъ капитальной перестройки съ дополнительнымъ отчужденіемъ площадей земли,—а ст. Ростовъ на Дону и Рига, за невозможностью ихъ развивать въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ онѣ находятся, должны быть перенесены на новыя мѣста.

Къ скорому и одновременному усиленію провозоспособности и соотвѣтственному оборудованію магистральныхъ линій и узловыхъ станцій, наиболѣе требующихъ развитія, являются однако весьма существенныя препятствія. Помимо значительныхъ затратъ, которыя потребовались бы для выполненія подобнаго мѣропріятія, оно, по отношенію къ станціямъ, лишь тогда можетъ достигнуть своей цѣли, когда при помощи опыта и внимательнаго наблюденія, будутъ выяснены для каждой станціи характеръ ея работы и главнѣйшія направленія теченій грузоваго движенія. Наконецъ, когда проектъ данной станціи вполнѣ разработанъ и даже имѣются средства на его исполненіе, самая работа по перестройкѣ и расширенію станцій представляетъ въ большинствѣ случаевъ много трудностей и требуетъ много времени, ибо перестройка не должна ни препятствовать, ни даже ограничивать текущее пассажирское и товарное движеніе.

Поставленныя въ необходимость считаться съ изложенными обстоятельствами, центральныя и мѣстныя учрежденія Министерства, тѣмъ не менѣе, постоянно разрабатываютъ и предпринимаютъ цѣлый рядъ мѣръ къ тому, чтобы

столкновенія поѣздовъ и подвижного состава повторялись возможно рѣже.

На многихъ станціяхъ вмѣстѣ съ развитіемъ на нихъ путей уже введены и вводятся центральныя устройства для управленія стрѣлками и сигналами. Устанавливая автоматическую и безошибочную связь между стрѣлками и сигналами, эти устройства, значительно увеличивая пріемную и пропускную способность станцій, требуютъ для управленія ими гораздо меньшаго числа лицъ, а слѣдовательно, даютъ возможность замѣнять нѣсколькихъ стрѣлочниковъ однимъ агентомъ, хотя дороже оплачиваемымъ, но зато болѣе высокаго ценза.

Издаваемыя въ руководство служащимъ, вѣдающимъ движеніе, инструкціи постоянно пополняются, согласно указаніямъ опыта и практики и, кромѣ того, предпринятъ коренной пересмотръ основныхъ правилъ движенія, дѣйствующихъ съ 1883 г. Эта сложная работа настолько подвинута впередъ, что проектъ новыхъ правилъ въ 1895 г. поступилъ уже на окончательное разсмотрѣніе въ Инженерный Совѣтъ.

Для устраненія несчастныхъ случаевъ съ поѣздами, происходящихъ отъ переутомленія станціонныхъ агентовъ и паровозныхъ бригадъ въ періоды усиленнаго движенія, разрабатываются правила, установляющія предѣлы продолжительности непрерывной работы всѣхъ тѣхъ служащихъ, которые имѣютъ прямое отношеніе къ движенію поѣздовъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ устанавливающія введенія однообразной регистраціи времени нахожденія паровозной прислуги на службѣ въ поѣздахъ. Такимъ образомъ болѣе точно можетъ быть опредѣляема отвѣтственность начальствующихъ лицъ за возложеніе непосильной работы на низшихъ служащихъ.

2. Сходы съ рельсовъ.

Сходы съ рельсовъ на станціяхъ, главнѣйшимъ образомъ, вызывались неправильнымъ переводомъ стрѣлокъ, а въ пути,— случаями излома осей и колесныхъ шинъ подъ вагонами.

Ошибки при управленіи стрѣлками объясняются въ большинствѣ случаевъ недостаточнымъ вниманіемъ и развитіемъ стрѣлочниковъ, изъ коихъ многіе даже неграмотны,

и не всегда бдительнымъ и достаточнымъ за ними присмотромъ старшихъ станціонныхъ агентовъ. На значительныхъ станціяхъ, занимающихъ обширныя территоріи, имѣющія много стрѣлокъ, наиболѣе дѣйствительною мѣрою для правильнаго управленія стрѣлками является введеніе упомянутыхъ выше центральныхъ устройствъ, которыя постепенно и вводятся по мѣрѣ ассигнуемыхъ на то средствъ.

Случаи излома осей и шинъ обусловливаются ихъ размѣрами (діаметровъ и толщиной) и качествомъ стали, изъ которой они сдѣланы. Въ настоящее время вопросъ объ осяхъ для подвижного состава въ техническомъ отношеніи можно считать вполнѣ разработаннымъ: для всѣхъ вновь заказываемыхъ осей съ 1890 г. установлены какъ нормальные размѣры, такъ равно и правила испытанія матеріала, изъ котораго онѣ приготовляются. Старыя оси, неудовлетворяющія установленнымъ размѣрамъ, постепенно замѣняются новыми, такъ какъ единовременное ихъ изъятіе изъ употребленія невозможно, ибо вызвало бы слишкомъ большія затраты и превзошло бы средства тѣхъ заводовъ и мастерскихъ, которые ихъ приготовляютъ, отдѣлываютъ и ставятъ подъ вагоны. По сдѣланному особо учрежденной по сему предмету Коммисіею разсчету, всѣ старыя, ненадежныя оси будутъ изъяты изъ службы въ теченіе предстоящихъ трехъ лѣтъ.

Что касается шинъ, то въ послѣдніе годы, кромѣ установленія ихъ нормальныхъ размѣровъ и строгаго испытанія матеріала, введенъ такой способъ прикрѣпленія ихъ къ колесамъ (колеснымъ центрамъ), что въ случаѣ, если бы шина лопнула даже на нѣсколько кусковъ, части ея все таки останутся соединенными съ ободомъ колеса и въ этомъ видѣ колесо можетъ дойти, не сходя съ рельсъ, до первой остановки, гдѣ происшедшій изломъ замѣчается осмотрщиками, и поврежденный вагонъ выкидывается изъ состава поѣзда для ремонта. Этою мѣрою неоднократно уже были устранены сходы съ рельсъ поѣздовъ въ пути.

3 Взрывъ паровознаго котла.

1 ноября на станціи Константиновка Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги произошелъ взрывъ котла паровоза (завода Шнейдера въ Крезо поставки 1869 года), находившагося во главѣ поѣзда № 7 во время его стоянки на этой станціи. Подробное изслѣдованіе этого случая дало достаточное основаніе къ заключенію, что главною причиною взрыва была недоброкачественность желѣза, изъ коего сдѣланъ котелъ. Испытаніе этого желѣза, въ связи съ изслѣдованіями, производимыми въ Западной Европѣ и въ Англіи надъ матеріаломъ котловъ, въ смыслѣ измѣненія его внутренняго строенія и качествъ послѣ продолжительной службы, заставили обратить самое серьезное вниманіе на этотъ предметъ, который уже и до сего времени былъ подвергаемъ весьма подробной разработкѣ. Учрежденное по сему вопросу особое совѣщаніе установило, что на русской сѣти въ настоящее время работаетъ около 2.000 паровозовъ, прослужившихъ болѣе 20 лѣтъ и не бывшихъ еще въ капитальной перестройкѣ, а потому возбуждающихъ нѣкоторое сомнѣніе въ ихъ прочности. Соображаясь съ наличными средствами заводовъ и мастерскихъ, на первый разъ, кромѣ текущаго ремонта, предполагается въ настоящемъ году изготовить до 600 новыхъ паровозныхъ котловъ для замѣны старыхъ, находившихся въ службѣ наиболѣе продолжительное время и въ наиболѣе неблагопріятныхъ условіяхъ.

4. Пожары въ поѣздахъ и на станціяхъ.

Главнѣйшія противупожарныя мѣры, принимаемыя въ пассажирскихъ поѣздахъ, заключаются: 1) въ постепенномъ введеніи усовершенствованныхъ системъ отопленія вагоновъ (водянаго и пароваго) 2) въ воспрещеніи освѣщать вагоны фонарями съ керосиновыми лампами и 3) въ обшемъ надзорѣ за исправностью приборовъ отопленія и освѣщенія вагоновъ. По отношенію къ товарнымъ поѣздамъ сдѣлано распоряженіе о постановкѣ вагоновъ съ легко воспламеняющимися грузами въ хвостъ поѣзда и не ближе къ паровозу какъ черезъ 10 вагоновъ.

Для предупрежденія пожаровъ на станціяхъ въ пассажирскихъ и жилыхъ помѣщеніяхъ установлено тщатель-

ное наблюденіе за исправностью приборовъ отопленія и чисткою дымовыхъ трубъ, для чего на каждомъ участкѣ имѣются штатные печники. На товарныхъ складахъ предложено размѣщать легковоспламеняющіеся предметы и грузы возможно далѣе отъ фонарей, освѣщающихъ платформы и пакгаузы и строжайше воспрещено курить табакъ. На важнѣйшихъ станціяхъ, гдѣ имѣются мастерскія и особенно обширные товарные склады, кромѣ снабженія ихъ обыкновенными огнегасительными инструментами, устроены пожарные водопроводы съ сильными машинами и учреждены пожарныя команды изъ мастеровыхъ и рабочихъ, пріученныхъ при помощи неоднократно повторяемыхъ пожарныхъ тревогъ къ дѣйствію указанными снарядами и приборами. Большіе элеваторы освѣщаются электричествомъ.

5. Несчастія съ людьми.

Послѣдствія всякаго столкновенія и схода съ рельсовъ въ значительной степени ослабляются, а во многихъ случаяхъ и возможность происшествія съ поѣздами и несчастія съ людьми могутъ быть предупреждены, при помощи снабженія поѣздовъ непрерывными тормазами, одновременнымъ и энергичнымъ дѣйствіемъ которыхъ управляетъ машинистъ, ведущій поѣздъ. Въ настоящее время на нашей сѣти такими тормазами разныхъ системъ (Вестингауза, Гарди, Кертинга, Венгера и другихъ) снабжены всѣ курьерскіе и скорые поѣзда, а на главныхъ линіяхъ почтовые и пассажирскіе. Хотя непрерывные и автоматическіе тормаза представляютъ собою устройство весьма дорогое, но ихъ полезное дѣйствіе съ избыткомъ вознаграждаетъ затрачиваемыя на нихъ средства.

Можно съ увѣренностью сказать, что весьма значительная часть случаевъ наѣзда поѣздовъ на рабочія телѣжки, вагончики и вообще на людей, могла бы быть предотвращена при введеніи непрерывныхъ тормазовъ во всѣхъ поѣздахъ.

Сравненіе статистическихъ данныхъ о происшествіяхъ съ поѣздами на нашей сѣти и на желѣзныхъ дорогахъ Западной Европы крайне затруднительно. Различіе въ ско-

*

ростяхъ движенія поѣздовъ, въ интенсивности перевозокъ и въ самомъ характерѣ движенія—представляютъ собою элементы, нарушающіе параллельность приводимыхъ цифръ, не говоря уже о томъ, что каждая страна ведетъ регистрацію происшествій различно и своеобразно. Единственно, что поддается сравненію, это несчастные случаи съ людьми, ибо регистрація этихъ случаевъ ведется почти вездѣ однообразно.

Изъ сравненія числа людей, пострадавшихъ при движеніи поѣздовъ на сѣти русскихъ и германскихъ желѣзныхъ дорогъ, усматривается:

	Въ Россіи:	*Въ Германіи:*
въ 1893 г. убито .	695 чел.	872 чел.
„ „ „ ранено	1133 „	2459 „
Всего пострадало	1828 чел.	3331 чел.

Большее число пострадавшихъ при желѣзнодорожномъ движеніи въ Германіи, сравнительно съ числомъ пострадавшихъ въ Россіи, объясняется значительно большею дѣятельностью и густотою движенія на Германскихъ дорогахъ нежели на нашей сѣти. Такъ, въ 1893 году было сдѣлано поѣздоверстъ:

Въ Германіи:	*Въ Россіи:*
326 милліоновъ.	142 милліона.

Число пострадавшихъ лицъ на каждые 100 милліоновъ пассажироверстъ составляетъ:

Въ Германіи:	*Въ Россіи:*
въ 1893 г. . . 26,62 чел.	34,65 чел.

Хотя эти послѣднія цифры и указываютъ на нѣкоторое превышеніе числа пострадавшихъ въ Россіи сравнительно съ Германіей, тѣмъ не менѣе, если принять во вниманіе причины несчастій, то усматривается, что пострадало на каждые 100 милліоновъ пассажиро-верстъ.

по собственной неосторожности:

	Въ Германіи:	*Въ Россіи:*
въ 1893 г.	25,56 чел.	31,65 чел.

не по своей винѣ:

въ 1893 г.	3,06 чел.	3 чел.
въ среднемъ въ годъ за 10 лѣтіе съ 1883 по 1893 г. . . .	3,95 чел.	3,2 чел.

Приведенныя цифры указываютъ на то, что въ Россіи, гдѣ желѣзнодорожное движеніе обставлено большими мѣрами предосторожности, оно сопровождается меньшимъ числомъ несчастій съ людьми, зависящихъ собственно отъ движенія поѣздовъ, нежели въ Германіи. Напротивъ, число жертвъ собственной неосторожности въ Россіи болѣе, нежели въ Германіи, что объясняется меньшимъ развитіемъ народной массы, и сравнительно меньшею привычкою русскаго населенія пользоваться желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ, вслѣдствіе значительно меньшей, чѣмъ въ Германіи густоты нашей рельсовой сѣти.

ОТДѢЛЪ ВТОРОЙ.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Въ 1895 году находилось въ постройкѣ:

а) Магистральная Сибирская линія отъ Челябинска до Срѣтенска, и отъ Владивостока до Хабаровска.	4.916	вер.
б) Пермь-Котласская желѣзная дорога . .	935	„
и в) Вѣтвь Челябинскъ-Екатеринбургъ. .	235	„
Итого . . .	6.086	вер.

На постройку названныхъ линій съ начала работъ по 1 января 1896 года было ассигновано:

а) Магистральной Сибирской линіи вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ.	134.081.516	р.
б) Пермь-Котласской	2.842.142	„
в) Екатеринбургъ-Челябинской вѣтви. .	4.682.258	„
Итого . . .	141.605.916	р.

Сверхъ того, со времени разрѣшенія сооруженія Сибирской желѣзной дороги, т. е. съ 1891 г., было ассигновано: на предварительныя изысканія различныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги, на улучшеніе рр. Ангары и Чулыма, на постройку парохода—парома на озерѣ Байкалъ, на организацію казеннаго пароходства на р. Шилкѣ, на устройство Владивостокскаго порта, на со-

держаніе центральнаго управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги и на расходы по эксплоатаціи Южно-Уссурійской желѣзной дороги. . . . . 4.713.674 р.

Наконецъ, изъ 14.000.000 р., предназначенныхъ на вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою Сибирской желѣзной дороги, ассигновано . . . . . 5.149.992 „

А всего . . . 151.469.582 р.

Присоединяя къ сему сумму 82.248.170 р., внесенную къ отпуску по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 1895 г. общій размѣръ кредита, ассигнованнаго по 1 января 1896 г. на постройку Сибирской желѣзной дороги и другія, связанныя, съ нею, предпріятія достигнетъ суммы 233.717.752 р.

Положеніе работъ по различнымъ участкамъ дороги къ концу 1895 г. представлялось въ слѣдующемъ видѣ:

а) на 2-мъ участкѣ Западно-Сибирской желѣзной дороги, отъ Омска до Кривощекова, согласно съ предположеннымъ планомъ укладка пути должна была закончиться въ концѣ октября мѣсяца 1895 года; между тѣмъ путь былъ сомкнутъ 19 августа, т. е. на $2^1/_2$ мѣсяца ранѣе, и въ томъ же мѣсяцѣ на этомъ участкѣ открыто временное движеніе для перевозки пассажировъ и грузовъ;

б) укладка пути на Екатеринбургъ-Челябинской вѣтви должна была закончиться въ 1896 году; но вслѣдствіе мѣръ, принятыхъ со стороны Управленія постройкою, оказалось возможнымъ съ небольшими лишь излишними затратами на постройку временныхъ деревянныхъ мостовъ уложить путь на всемъ протяженіи вѣтви въ 1895 г. Такимъ образомъ, съ окончаніемъ 12 ноября того же года укладки пути на Екатеринбургъ-Челябинской вѣтви, Уральская желѣзная дорога соединилась съ общею сѣтью Европейской Россіи.

в) Согласно съ утвержденнымъ планомъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги укладка послѣднихъ 195 верстъ на Обь-Красноярскомъ участкѣ Средне-Сибирской желѣзной до-

рогѣ должна быть произведена лишь въ 1896 г., между тѣмъ работы на упомянутомъ участкѣ на столько были подвинуты въ 1895 году, что 6 декабря того же года укладка пути была закончена на всемъ протяженіи отъ Оби до Красноярска.

Такимъ образомъ въ концѣ 1895 года рельсовый путь былъ проложенъ на протяженіи 2.041 вер. отъ Челябинска до Красноярска, хотя и съ перерывомъ за неокончаніемъ мостовъ на р. Иртышѣ, Оби и Томи. Въ концѣ 1895 года были приняты мѣры къ укладкѣ пути чрезъ названныя рѣки по льду, такъ что на зиму 1895—96 г. непрерывное движеніе по рельсовому пути установится на всемъ протяженіи 2.041 верстъ отъ Челябинска до Красноярска;

г) на Забайкальской желѣзной дорогѣ къ концу 1895 г. были сдѣланы значительныя заготовки матеріаловъ по всей линіи и наняты рабочіе изъ Европейской Россіи для успѣшнаго продолженія работъ въ настоящемъ 1896 году;

д) согласно съутвержденнымъ планомъ укладка пути на Сѣверно-Уссурійской желѣзной дорогѣ въ 1895 году должна была быть доведена до моста черезъ р. Бикинъ, находящійся въ разстояніи около 125 верстъ отъ ст. Иманъ, составляющей нынѣ конечный пунктъ Южно-Уссурійской желѣзной дороги. Хотя исключительные по своей силѣ ливни 1895 г., прошедшіе надъ Приморской областью въ августѣ и сентябрѣ мѣсяцахъ, причинили значительную задержку въ укладкѣ пути, вслѣдствіе размыва полотна дамбы чрезъ разливъ рѣки Иманъ, тѣмъ не менѣе къ концу 1895 года укладка пути была доведена до р. Бикинъ.

Вслѣдствіе таковаго успѣха работъ по магистральной Сибирской линіи, кредитовъ по всѣмъ безъ исключенія участкамъ Сибирской желѣзной дороги, ассигнованныхъ по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 1895 г., оказалось недостаточно, а потому:

а) для продолженія работъ Западно-Сибирской желѣзной дороги по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія, Фенансовъ и Государственнаго Контролера, была отпущена сумма 1.793.000 руб. изъ кредита, назначенаго для Екате-

ринбурго-Челябинской вѣтви, для которой въ 1895 году была ассигнована вся исчисленная по разцѣночной вѣдомости сумма;

б) для Средне-Сибирской желѣзной дороги въ 1895 г., отпущена дополнительная сумма въ 1.500.000 руб. изъ кредита, назначеннаго на постройку желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго и мѣстнаго значенія.

в) для Забайкальской желѣзной дороги по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 1895 г. было ассигновано 6.500.000 руб., но затѣмъ въ теченіе года потребовалась къ ассигнованію дополнительная сумма — 4.318.000 руб., отпущенная изъ кредитовъ, назначенныхъ на постройку желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго и мѣстнаго значенія и на сооруженіе Иркутскъ-Лиственичной вѣтви и парохода-парома для озера Байкала, и

г) на Сѣверно-Уссурійскую желѣзную дорогу потребовалось ассигнованіе дополнительной суммы 1.500.000 руб., отпущенной изъ кредита Пермь-Котласской желѣзной дороги.

Вышеуказанныя перечисленія были за симъ утверждены Высочайше утвержденнымъ 7 декабря 1895 г. положеніемъ Комитета по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Для завѣдыванія работами столь сложнаго дѣла, разбросаннаго на протяженіи 7.000 вер., потребовалось имѣть и значительный личный персоналъ служащихъ.

Въ 1895 году состояло: въ Центральномъ Управленіи въ С.-Петербургѣ — 9 инженеровъ путей сообщенія и 34 человѣка остальныхъ служащихъ и въ конторахъ представителей Начальниковъ работъ въ Петербургѣ — 6 инженеровъ и 2 человѣка остальныхъ служащихъ; на линіяхъ строющихся желѣзныхъ дорогъ и на изысканіяхъ находилось, не считая десятниковъ и остальныхъ низшихъ служащихъ: инженеровъ 258 человѣкъ и остальныхъ служащихъ 2.051 человѣкъ, а всего состояло въ Управленіи по сооруженію Сибирской желѣзной дороги и на находящихся въ его завѣдываніи желѣзныхъ дорогахъ: инженеровъ 273 и остальныхъ служащихъ 2.106 человѣкъ.

Произведенный минувшимъ лѣтомъ осмотръ Сибирской желѣзной дороги Министромъ Путей Сообщенія и свѣдѣнія доставленныя Высочайше учрежденной Коммисіей указали на тотъ значительный трудъ и лишенія, которыя выпали на долю желѣзнодорожныхъ служащихъ, разсѣянныхъ какъ въ степяхъ Западной, такъ и въ дѣвственной тайгѣ Восточной Сибири; уже въ настоящее время значительное число служащихъ выбыло изъ строя по случаю смерти или тяжелыхъ болѣзней.

По отношенію къ ускоренію постройки Сибирской желѣзной дороги Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1895 г. были приняты слѣдующія мѣры:

1) Испрошенъ кредитъ въ 700.000 руб. на продолженіе работъ по улучшенію судоходныхъ условій р. Ангары, что доставитъ возможность установить въ текущемъ году перевозку желѣзнодорожныхъ грузовъ для Забайкальской желѣзной дороги и несомнѣнно въ значительной мѣрѣ облегчитъ окончаніе постройки этой линіи къ предположенному сроку.

2) Испрошенъ кредитъ и приступлено къ подготовительнымъ работамъ для постройки вѣтви отъ Иркутска къ оз. Байкалу и для сооруженія парома-ледокола черезъ названное озеро, каковыми мѣропріятіями предполагается ускорить установленіе сплошнаго пароваго пути черезъ Сибирь.

3) Заключены договоры на постройку въ Забайкальѣ 2 цементныхъ заводовъ, чѣмъ будетъ значительно облегчено и вслѣдствіе того ускорено дѣло постройки Забайкальской желѣзной дороги.

4) Испрошенъ кредитъ и приступлено къ организаціи казеннаго пароходства на р. Шилкѣ для облегченія доставки грузовъ Забайкальской желѣзной дороги, что также послужитъ къ ускоренію постройки сей дороги.

Въ 1895 году для потребностей Сибирской желѣзной дороги произведены Управленіемъ по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, за счетъ ассигнованныхъ на ея сооруженіе кредитовъ, нижеслѣдующіе главнѣйшіе заказы.

1) Въ предѣлахъ Имперіи:

а) заказано паровозовъ на заводахъ Путиловскомъ, Брянскомъ, Невскомъ и Воткинскомъ 137 шт., на сумму 4.589.500 р.;

б) — платформъ: на заводахъ Русско-Балтійскомъ, Мальцевскомъ и Брянскомъ 244 шт., на сумму 332.531 руб.;

в) — пассажирскихъ вагоновъ на заводахъ Русско-Балтійскомъ, Коломенскомъ и Путиловскомъ 129 шт., на сумму 1.388.694 руб.;

г) — рельсовъ: на заводахъ Путиловскомъ, Демидовскомъ и Катавъ-Ивановскомъ 3.700.000 пуд., на сумму 5.709.000 руб.;

д) — заводу акціонернаго Общества В. Крейтонъ и К° въ Або: стальные паровые тюрбинные барказы „Зея“ и „Бурея“, по 75 индик. силъ, для развѣдочной службы при постройкѣ Забайкальской желѣзной дороги стоимостью на заводѣ по 15.800 руб. каждый;

е) — Гельсингфорскому машиностроительному акціонерному Обществу: стальные колесные пароходы „Ононъ“ и „Ингода“ по 150 индикаторныхъ силъ, стоимостью на заводѣ по 29.750 руб. каждый; и стальной заднеколесный грузовой пароходъ въ 200 индикаторныхъ силъ, стоимостью на заводѣ 49.000 руб.

Пароходы эти назначаются для перевозки грузовъ Забайкальской желѣзной дороги по р. Шилкѣ;

ж) заключены договоры съ Товариществомъ Амурскаго цемента на поставку для надобностей Забайкальскай и Амурской линій 200 тысячъ бочекъ цемента въ теченіе 5 лѣтъ, начиная съ 1896 г.,

и съ Благовѣщенскимъ купцомъ Тетюковымъ на поставку въ тотъ же періодъ времени 100 тысячъ бочекъ цемента, съ обязательствомъ поставщиковъ устроить на свой собственный счетъ одинъ заводъ близъ гор. Срѣтенска, а другой близъ гор. Верхнеудинска:

з) заказано фирмѣ бр. Нобель 7.600 пуд. динамита съ соотвѣтствующимъ количествомъ гуттаперчевыхъ шнуровъ, капсюлей и другихъ взрывныхъ принадлежностей, всего на сумму около 400.000 руб.

2. За границей заказано:

а) заводу В. Армстронгъ, Митчель и К° въ Ньюкастлѣ на Тайнѣ стальной трехъ-винтовой пароходъ паромъ-ледоколъ въ 3.750 индикаторныхъ силъ для перевозки поѣздовъ черезъ озеро Байкалъ, стоимостью на заводѣ 766.944 руб.;

б) — заводу Ярроу и К° въ Лондонѣ стальной заднеколесный грузовой пароходъ въ 200 индикаторныхъ силъ, стоимостью на заводѣ 58.646 руб.

в) — заводу Форрестъ и сынъ въ Лондонѣ и заводу Верфъ-Конрадъ въ Голландіи таковыхъ же пароходовъ по два, всего 4, стоимостью на заводѣ: первые два по 54.096 руб., а вторые два по 48.095 руб.

Послѣдніе 5 пароходовъ назначаются для перевозки грузовъ по р. Шилкѣ отъ Срѣтенска къ Митрофанову.

ОТДѢЛЪ ТРЕТІЙ.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области водныхъ путей сообщенія.

Протяженіе внутреннихъ водныхъ путей Россійской Имперіи.

Въ Европейской Россіи, за исключеніемъ Финляндіи, внутреннія воды, служащія на всемъ своемъ протяженіи, или частію, путями для передвиженія грузовъ, состоятъ:

изъ 618 рѣкъ, длиною около	101.210	верстъ.
50 озеръ длиною по направленію главныхъ судоходныхъ рейсовъ около . .	738	„
31 канала, длиною	741	„
А всего около . . .	102.689	верстъ.

Изъ означеннаго протяженія водными путями фактически служатъ:

для пароходства, судоходства и сплава.	21.045	верстъ.
для судоходства и сплава	13.574	„
для сплава	35.177	„
А всего . . .	69.796	верстъ.

Въ Азіатской Россіи, въ составъ наиболѣе важныхъ внутреннихъ водныхъ путей, входятъ:

161 рѣка, длиною	105.501	верста.
10 озеръ, длиною по направленію главныхъ рейсовъ	1.748	„
1 каналъ, длиною	7	„
А всего . . .	107.256	верстъ.

Изъ означеннаго протяженія водными путями фактически служатъ:

для пароходства, судоходства и сплава .	24.684	верстъ.
для судоходства и сплава	19.675	„
для сплава	34.544	„
А всего . . .	78.903	версты.

Изъ нихъ состоятъ:

а) въ 8 Округахъ Путей Сообщенія Европейской Россіи	48.143	„
и б) въ 1 Округѣ (Томскомъ) Азіатской Россіи	8.428	верстъ.

Кромѣ сего, на р. Ангарѣ, протяженіемъ 1.760 вер., во временномъ вѣдѣніи Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, производятся работы съ цѣлью воспособленія передвиженію грузовъ для строющейся желѣзной дороги, и, въ тѣхъ же видахъ, въ ближайшемъ будущемъ предполагается учрежденіе надзора отъ вѣдомства Путей Сообщенія на водныхъ путяхъ бассейна Амура.

Приведенныя данныя указываютъ, что мѣстная администрація Министерства Путей Сообщенія въ настоящее время организована на 70% существующихъ водныхъ путей Европейской Россіи и около 11% изъ существующихъ водныхъ путей Азіатской Россіи.

О мѣрахъ воспособленія для судоходства.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ отношеніи внутреннихъ водныхъ путей въ 1895 году главнымъ образомъ была направлена на мѣры воспособленія судоходству. Къ мѣрамъ этимъ относятся: 1) временное углубленіе фарватеровъ землечерпаніемъ; 2) расчистка фарватеровъ отъ засореній, какъ то: карчей, камней, затонувшихъ судовъ и т. п.; 3) обстановка фарватеровъ указательными и предостерегательными знаками и 4) установленіе правильнаго движенія судовъ, плотовъ и сплава лѣса и дровъ.

Временное углубленіе фарватеровъ землечерпаніемъ.

Судоходныя условія рѣкъ находятся въ зависимости отъ состоянія въ нихъ горизонта воды. При естественномъ пониженіи горизонта воды въ рѣкахъ, глубины и ширины судоваго хода вообще уменьшаются. Постоянное судоходство въ отношеніи осадки и грузоемкости судовъ приноравливается къ этимъ нормальнымъ меженнимъ условіямъ хода. Поэтому въ маловодные годы, при исключительно низкихъ горизонтахъ, даже на рѣкахъ, вполнѣ судоходныхъ, какъ напр. на Волгѣ, судоходство встрѣчаетъ значительныя препятствія отъ несоотвѣтствія глубины хода съ осадкою судовъ. Такого рода препятствія, требующія отправки судовъ съ неполными грузами или отгрузки ихъ на пути, вызываютъ столь значительные накладные расходы по доставкѣ грузовъ, что нѣкоторыя судоходныя предпріятія разоряются, а убытки судоходства, вообще, исчисляются чрезвычайно большими суммами. Кромѣ сего даже и въ благопріятныя, въ отношеніи воды навигаціи, какъ въ рѣкахъ, такъ и въ искусственныхъ каналахъ, появляются иногда мели случайнаго происхожденія, появленіе коихъ зависитъ отъ особыхъ условій стока атмосферныхъ водъ, отъ внезапныхъ поврежденій береговъ, отъ случайныхъ загражденій фарватера и т. п. Засимъ искусственные каналы съ теченіемъ времени подвергаются нѣкоторому засоренію наносами, вносимыми въ нихъ извнѣ ручьями и атмосферными водами.

Неожиданныя препятствія судоходству имѣютъ самое пагубное вліяніе на судоходный промыселъ и связанные съ нимъ интересы страны и по этому требуются энергическія мѣры къ устраненію такого рода препятствій. Одною изъ раціональныхъ мѣръ для сей цѣли, а также для поддержанія глубины искусственныхъ каналовъ, представляетъ механическое землечерпаніе.

Къ концу 1892 г., для поддержанія судоходной глубины въ каналахъ и на нѣкоторыхъ рѣкахъ и для производства работъ по устройству каналовъ Обь-Енисейскаго воднаго пути, въ распоряженіи мѣстныхъ учрежденій на водныхъ путяхъ состояло 30 землечерпательныхъ машинъ съ работоспособностью отъ 0,5 до 8 куб. саж. въ часъ и одинъ зем-

лесосъ („Волга“) съ работоспособностью въ 10 куб. саж. въ часъ; при этихъ машинахъ состояло 20 шаландъ для отвозки грунта, 10 пароходовъ и 5 паровыхъ барказовъ для технической службы и буксированія шаландъ. Въ послѣдующее затѣмъ время, въ видахъ удешевленія землечерпанія, заготовлены были землечерпательныя машины болѣе сильной работоспособности, чѣмъ построенныя въ предшествовавшее время, и число этого рода приспособленій значительно увеличено. Къ началу отчетнаго года для внутреннихъ водныхъ путей вновь заготовлено было на заграничныхъ заводахъ и поступило въ дѣйствіе 14 землечерпательныхъ машинъ, изъ коихъ 7 большихъ, съ работоспособностью въ 25 куб. саж. въ часъ, для рѣкъ Волги, Днѣпра и рѣкъ Западной Сибири и 7 машинъ менѣе сильнаго типа, работоспособностью отъ $2^1/_4$ до $9^1/_2$ куб. саж. въ часъ. Къ этимъ машинамъ заготовлено было и поступило въ дѣйствіе 44 шаланды, 2 парохода и 1 паровой барказъ для технической службы и буксированія шаландъ.

Въ теченіе 1895 г. заготовлены и поступили въ дѣйствіе: для работъ на р. Волгѣ землечерпательная машина работоспособностью въ 25 куб. саж. въ часъ и 4 паровыхъ барказа для службы при землечерпаніи; для буксировки землечерпательныхъ приспособленій на р. Днѣпрѣ—2 парохода „Могилевъ“ и „Александровскъ“ и барказъ для службы при землечерпаніи. Кромѣ того въ отчетномъ году вновь заказаны и находятся въ постройкѣ:

а) 2 землечерпательныя машины работоспособностью въ 25 куб. саж. въ часъ — одна для р. Волги, а другая для Днѣпра;

б) 4 землечерпательныя машины, работоспособностью въ 10 куб. саж. въ часъ, для верхней Волги, и рр. Оки, Дона и Донца.

Такимъ образомъ, къ концу 1895 г. на завѣдываемыхъ Министерствомъ внутреннихъ водяныхъ путяхъ состояло 46 землечерпательныхъ машинъ, которыми и производились работы преимущественно по углубленію фарвате-

ровъ для воспособленія судоходству *). Такого рода работами, произведенными въ 1895 году на р. Волгѣ, расчищено было 22 переката, служившихъ препятствіемъ судоходству вслѣдствіе мелководья. При этомъ глубина въ затруднительныхъ для судоходства мѣстахъ доведена была между г. Рыбинскомъ и Нижнимъ-Новгородомъ до 7 четвертей аршина, а внизъ отъ Нижняго - Новгорода — до 9 четвертей. Опытъ подобной сплошной расчистки фарватера на перекатахъ р. Волги, произведенный 6-ю землечерпательными машинами, выяснилъ, что при самомъ низкомъ уровнѣ воды, какой оказывается въ наиболѣе маловодные года на р. Волгѣ, землечерпаніемъ возможно будетъ обезпечить для судоходства глубину выше Нижняго-Новгорода въ 5 четв. аршина, а внизъ отъ этого пункта въ 7 четв. Кромѣ того, опытъ этотъ указалъ, что, сообразно тому количеству работъ, которыя представилось бы необходимымъ выполнить для вышепомянутаго заданія въ теченіе мелководья, продолжающагося около 2-хъ мѣсяцевъ, надлежало бы имѣть въ распоряженіи мѣстной судоходной службы не менѣе 20-ти землечерпательныхъ снарядовъ, не считая тѣхъ, которые необходимы для участія въ производствѣ работъ выправительныхъ и по устройству затоновъ на р. Волгѣ.

Вышеизложенное указываетъ, что, для достиженія существеннаго воспособленія судоходству путемъ углубленія фарватеровъ внутреннихъ естественно-судоходныхъ путей землечерпаніемъ, необходимо значительно усилить существующіе землечерпательные караваны пріобрѣтеніемъ новыхъ приспособленій къ имѣющимся этого рода средствамъ. Вслѣдствіе этого по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія 1896 г. на удовлетвореніе сказанной потребности и на заготовленіе пароходовъ испрошено у Государственнаго Совѣта ассигнованіе 1.060.000 р., въ счетъ каковой суммы въ теку-

*) Общая работоспособность землечерпательнаго каравана вѣдомства въ настоящее время равняется 352,22 куб. саж. въ часъ.

щемъ году и предполагается произвести слѣдующіе заказы:

а) 2 большія землечерпательницы, работоспособностью по 25-ти куб. саж. въ часъ каждая, для р. Волги и для р. Днѣпра;

б) 8 землечерпательницъ менѣе сильнаго типа, работоспособностью до 10 куб. саж. въ часъ каждая, для разныхъ частей внутреннихъ водныхъ путей;

в) къ означеннымъ землечерпательницамъ предполагается заготовить потребное число шаландъ.

Расчистка водныхъ путей отъ карчей и камней.

Существенное воспособленіе судоходству на естественныхъ водныхъ путяхъ составляютъ работы по расчисткѣ этихъ путей отъ карчей и камней. Русла рѣкъ подвергаются въ болѣе или менѣе значительномъ размѣрѣ случайнымъ засореніямъ отъ падающихъ въ нихъ съ подмываемыхъ береговъ камней и деревьевъ (карчей). Засоренія эти, представляющія въ началѣ случайныя, весьма опасныя, препятствія для судоходства, безъ систематическаго ихъ устраненія, могутъ образовать — и на нѣкоторыхъ мало-судоходныхъ рѣкахъ съ теченіемъ времени образуютъ — сплошныя загражденія фарватера.

Въ виду сего Министерство Путей Сообщенія озаботилось систематическою организаціею работъ по очисткѣ рѣкъ отъ камней и карчей и работы эти выполняются въ предѣлахъ отпускаемыхъ ежегодно по смѣтамъ Министерства ремонтныхъ суммъ, съ постепеннымъ расширеніемъ состава и карчеподъемныхъ и камнеподъемныхъ приспособленій.

Къ отчетному году на внутреннихъ водныхъ путяхъ состояло: 44 карчеподъемныхъ снаряда, 3 плавучихъ крана, 28 къ нимъ шаландъ, 2 палубныя лодки и 4 одиночныхъ плашкоута для отвозки камней и карчей. Этими средствами на большей части главныхъ судоходныхъ путей уже произведена очистка главнаго судоваго хода, производится поддержаніе его въ чистотѣ и приступлено къ расчисткѣ второстепенныхъ ходовъ.

Обстановка внутреннихъ водныхъ путей указательными знаками.

Обстановка фарватеровъ указательными и предостерегательными знаками доставляетъ весьма важную и существенную пользу судоходству, въ особенности при недостаткѣ средствъ къ улучшенію судоходныхъ условій, такъ какъ увеличиваетъ безопасность плаванія и скорость движенія судовъ и во многихъ случаяхъ даетъ возможность срочной доставки грузовъ, а также способствуетъ уменьшенію расходовъ по страхованію судовъ и грузовъ, уменьшаетъ накладные расходы по судоходству за простои судовъ при посадкахъ на мель и вообще при аваріяхъ и устраняетъ въ большинствѣ случаевъ необходимость пользоваться дорогостоющими услугами особыхъ спеціалистовъ-проводниковъ (лоцмановъ). Способствуя увеличенію быстроты плаванія, обстановка судовъ увеличиваетъ продолжительность навигаціи, въ особенности на тѣхъ путяхъ, на которыхъ знаки приспособлены для сигнализаціи какъ днемъ, такъ и ночью, что весьма важно для нашихъ водныхъ путей, для большинства коихъ навигаціонный періодъ продолжается всего лишь около 7 или 8 мѣсяцевъ въ году.

Въ отчетномъ году изъ общаго количества 56.571 верстъ внутреннихъ водныхъ путей (Европейской и Азіатской Россіи) обставлено было указательными и предостерегательными знаками всего 21.255 верстъ, въ томъ числѣ для плаванія: а) днемъ при весенней водѣ 2.029 верстъ, б) днемъ и ночью при весенней водѣ 4.974 версты, в) днемъ при меженней водѣ 6.614 верстъ и г) днемъ и ночью при меженней водѣ 14.511 верстъ. Такимъ образомъ, протяженіе около $^2/_5$ общей длины водныхъ путей, завѣдываемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія, обставлено указательными и предостерегательными знаками.

Въ отчетномъ году, по сравненію съ 1894 годомъ, обстановка указательными знаками расширилась на 530 верстъ.

Въ ближайшемъ будущемъ по отношенію этого рода воспособленія судоходству предстоитъ: а) въ Европейской Россіи—увеличеніе раіона обстановки на р. Вяткѣ, въ виду ходатайствъ мѣстныхъ: губернатора и земствъ, и на р. Сѣв. Двинѣ — учрежденіе обстановки для ночнаго плаванія, въ

*

видахъ приспособленія этого пути къ имѣющемуся усилиться на немъ движенію съ окончаніемъ постройки Пермь-Котласской желѣзной дороги.

Въ Азіатской же Россіи предстоитъ необходимость устройства обстановки на р. Шилкѣ внизъ отъ ст. Митрофановой; на Амурѣ—отъ истока до Хабаровска и на Уссури—отъ устья р. Имана до впаденія въ Амуръ, въ видахъ воспособленія для перевозки водою строительныхъ грузовъ, потребныхъ для сооруженія Забайкальскаго участка Сибирской желѣзной дороги. Кромѣ того является потребность въ усиленіи обстановки водныхъ путей Томскаго округа. Къ сожалѣнію удовлетвореніе какъ сей послѣдней потребности, такъ и потребности въ развитіи и расширеніи обстановки на многихъ рѣкахъ Европейской Россіи—не можетъ быть вполнѣ достигнуто, вслѣдствіе нѣкоторыхъ сокращеній въ испрашиваемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія на этотъ предметъ кредитахъ.

О водомѣрныхъ постахъ и метеорологическихъ станціяхъ.

Къ воспособительнымъ мѣрамъ для судоходства, имѣющимъ тѣсную связь съ обстановкою внутреннихъ водныхъ путей указательными и предостерегательными знаками, надлежитъ отнести *производство наблюденій за уровнемъ воды и наблюденія на метеорологическихъ станціяхъ* Вѣдомства Путей Сообщенія. Наблюденія эти, имѣя существенное значеніе для обстановки, служатъ какъ для общихъ цѣлей завѣдыванія путями и сооруженіями на нихъ, такъ и для производства гидротехническихъ работъ.

Наблюденія за уровнемъ воды на внутреннихъ водныхъ путяхъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія, организованы систематически лишь съ 1876 г., когда было учреждено 132 наблюдательныхъ пункта (водомѣрныхъ поста). Въ отчетномъ году наблюденія за уровнемъ воды, вскрытіемъ и замерзаніемъ водныхъ путей производились на 100 водныхъ путяхъ (рѣкахъ, озерахъ и каналахъ) Европейской и Азіатской Россіи, въ томъ числѣ въ Западной Сибири на 18 водныхъ путяхъ и на одной рѣкѣ въ Восточной Сибири.

Всѣхъ пунктовъ, на которыхъ производились эти наблюденія въ 1895 г., было 441 (209 постовъ I-го разряда съ производствомъ наблюденій 3 раза ежедневно въ теченіе всего года, и 232 поста II-го разряда, съ производствомъ наблюденій одинъ разъ въ день, въ теченіе навигаціи), въ томъ числѣ 3 водомѣрныхъ поста открыты въ отчетномъ году.

Кромѣ воспособленія для обстановки и для работъ какъ дноуглубительныхъ, такъ и выправительныхъ, наблюденіями за уровнемъ воды на водомѣрныхъ постахъ вѣдомства Путей Сообщенія мѣстныя управленія пользовались для доставленія свѣдѣній судоходцамъ на пристаняхъ посредствомъ публикацій въ газетахъ о *высотѣ воды* на многихъ рѣкахъ: Днѣстрѣ, Вислѣ, Шекснѣ, Турѣ, Тоболѣ и др. Кромѣ того съ водомѣрныхъ постовъ на р. Вислѣ посылаемы были извѣщенія, какъ въ Варшаву, такъ и въ Пруссію, о состояніи уровня высокихъ водъ для соображеній о степени опасности, угрожавшей наводненіями.

Независимо отъ сего, въ отчетномъ году, по примѣру двухъ предшествовавшихъ лѣтъ, Правленіемъ Казанскаго Округа практиковалось доставленіе въ наиболѣе дѣятельные по судоходству пункты какъ судоходно-навигаціонныхъ свѣдѣній вообще, такъ и *предсказаній объ ожидаемыхъ глубинахъ* на наиболѣе затруднительныхъ перекатахъ р. Волги. Предсказанія эти, основанны какъ на наблюденіяхъ на водомѣрныхъ постахъ на р. Волгѣ и ея притокахъ въ предшествующіе года и на современныхъ наблюденіяхъ, такъ и на особыхъ наблюденіяхъ, производившихся на меляхъ р. Волги, съ цѣлью опредѣленія измѣненій въ образованіи наносовъ въ зависимости отъ колебаній уровня воды на меляхъ этой рѣки. Эти предсказанія рядомъ постепенно принятыхъ мѣръ значительно усовершенствованы въ 1895 г. и дали возможность судоходцамъ сообразоваться съ ожидаемой наименьшей возможной осадкой судовъ на данномъ участкѣ рѣки и избѣжать многихъ расходовъ, вызываемыхъ неожиданнымъ измѣненіемъ уровня во время совершенія судоходныхъ рейсовъ.

Что касается метеорологическихъ станцій, учрежденныхъ

вѣдомствомъ Путей Сообщенія на внутреннихъ водныхъ путяхъ, то таковыя также организованы съ вспособительною цѣлью для судоходства. Въ основаніе дѣйствій сихъ станцій, съ цѣлью объединенія наблюденій этого рода въ Россіи, приняты инструкціи, выработанныя Главною Физическою Обсерваторіей Императорской Академіи Наукъ для метеорологическихъ станцій Россійской Имперіи.

Въ 1895 г. дѣйствовало 28 метеорологическихъ станцій: изъ нихъ 24—II класса (изъ коихъ 15 учреждено въ Западной Сибири въ верховьяхъ р. Туры на средства вспомогательнаго фонда Сибирской желѣзной дороги), 2 станціи III класса и 2 станціи дождемѣрныя.

Изъ числа вышеупомянутыхъ метеорологическихъ станцій вѣдомствомъ Путей Сообщенія содержатся въ южной части Ладожскаго озера 3 станціи, учрежденныя для штормовыхъ предсказаній на этомъ озерѣ; для этой цѣли станціи эти (въ Шлиссельбургѣ, Новой Ладогѣ и Сермаксѣ) ежедневно посылаютъ въ Главную Физическую Обсерваторію телеграммы о метеорологическихъ факторахъ, принимая въ соображеніе которые Обсерваторія въ подлежащихъ случаяхъ высылаетъ на означенныя станціи телеграфныя извѣщенія съ предупрежденіемъ объ ожидаемомъ наступленіи бурь, на основаніи которыхъ на устроенныхъ при станціяхъ особыхъ мачтахъ поднимаются штормовые сигналы для извѣщенія судоходцевъ. Въ отчетномъ году мачта со штормовыми сигналами изъ Сермаксы, находящейся въ 14 верстъ отъ Ладожскаго озера вверхъ по р. Свири, перенесена въ дер. Свирицу (гдѣ имѣется телеграфная станція), находящуюся у самаго озера, въ мѣстѣ скопленія значительнаго числа судовъ, отходящихъ въ озеро, что дало возможность пользоваться предостереженіями о буряхъ на Ладожскомъ озерѣ большему числу судовъ. Какъ видно изъ отчета Главной Физической Обсерваторіи за 1894 г., число удачныхъ штормовыхъ предостереженій на Ладожскомъ озерѣ составляетъ около 72%; такимъ образомъ, учрежденіе метеорологическихъ станцій у Ладожскаго озера со штормовыми при нихъ сигналами вполнѣ оправдывается при-

носимою ими пользою для судоходства. Что касается Онежскаго озера, то предостереженія о штормахъ посылаются Обсерваторіей въ с. Вознесенье и въ г. Петрозаводскъ, причемъ изъ отчета Обсерваторіи за 1894 г. видно, что число удачныхъ штормовыхъ предсказаній для Онежскаго озера составляетъ 90% общаго числа штормовыхъ предсказаній для этого озера. Остальныя затѣмъ метеорологическія станціи вѣдомства путей сообщенія служатъ преимущественно для собиранія свѣдѣній, необходимыхъ для сужденія о водоносности внутреннихъ водныхъ путей, за исключеніемъ 2-хъ станцій на Кавказѣ (въ Коби и Гудаурѣ), учрежденныхъ для выясненія условій образованія снѣжныхъ обваловъ на военно-грузинской дорогѣ.

Мѣропріятія по надзору за судоходствомъ и лѣсосплавомъ.

Въ отношеніи надзора за судоходствомъ и лѣсосплавомъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ отчетномъ году, подобно предшествовавшимъ годамъ, выражалась главнымъ образомъ: а) въ изданіи правилъ плаванія для судовъ и плотовъ; б) въ снабженіи мѣстныхъ органовъ по надзору за судоходствомъ и сплавомъ плотовъ надлежащими для сего средствами и в) въ наблюденіи за ходомъ происшествій съ судами и плотами на внутреннихъ водныхъ путяхъ.

а) Въ отношеніи первой изъ трехъ приведенныхъ сторонъ дѣятельности надлежитъ замѣтить, что Министру Путей Сообщенія независимо отъ тѣхъ постановленій, большею частью общаго характера, которыя изложены въ Уставѣ Путей Сообщенія и касаются правилъ движенія судовъ и плотовъ по внутреннимъ водянымъ путямъ, на основаніи того же Устава (прим. 3-е къ ст. 86, по продол. 1886 г.), предоставлено право устанавливать обязательныя къ исполненію правила о порядкѣ и условіяхъ слѣдованія судовъ, разстановки ихъ въ мѣстахъ стоянки и пропуска черезъ искусственныя сооруженія, а также (прим. 2, къ ст. 89 Уст. Пут. Сообщ. по продолж. 1886 г.) право издавать обязательныя правила о сплавѣ лѣса и дровъ. Но еще ранѣе предоставленія сихъ правъ, на основаніи Высочайше

утвержденнаго 3 сентября 1877 г. положенія Комитета Министровъ, Министромъ Путей Сообщенія изданы были „Временныя правила плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ“ на навигаціи 1878 и 1879 гг., а затѣмъ дѣйствіе сихъ правилъ, по измѣненіи и дополненіи ихъ, продолжено и впредь на будущее время. Хотя означенныя „Временныя правила“ охватываютъ значительно шире регламентацію судоходства и плотоходства, чѣмъ постановленія, преподанныя въ Уставѣ Путей Сообщенія, и въ бо́льшей мѣрѣ отвѣчаютъ современному положенію дѣла, тѣмъ не менѣе является потребность въ постоянномъ ихъ развитіи и дополненіи въ виду развитія судоходства и плотоходства и современнаго положенія этого дѣла на разныхъ внутреннихъ водныхъ путяхъ, имѣющихъ свои отличительныя особенности въ географическомъ, экономическомъ и навигаціонномъ отношеніяхъ. Въ отчетномъ году установлены и опубликованы были нижеслѣдующія правила:

1) Правила плаванія для судовъ и лѣсныхъ гонокъ, слѣдующихъ съ оз. Ильменя, р. Мсты и Сиверсова канала по р. Волхову къ г. Новгороду и далѣе сего пункта.

2) Табель платы добавочнымъ рабочимъ за проводъ судовъ черезъ Ножкинскіе, Басутинскіе и Опеченскіе пороги р. Мсты.

3) Правила сплава судовъ и плотовъ по рѣкамъ Жиздрѣ и Россети.

4) Правила сплава дровъ и бревенъ розсыпью по р. Пашѣ и впадающимъ въ нее рѣкамъ и рѣчкамъ.

5) Измѣненіе §§ 94 и 95 Временныхъ правилъ для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ, примѣнительно къ измѣнившимся условіямъ тяги судовъ по Маріинской системѣ отъ Чайки до Вознесенья, вслѣдствіе переустройства этой системы.

6) Временныя правила вязки и сплава лѣса въ плотахъ по рѣкамъ Вислѣ, Пилицѣ, Вепржу, Западному Бугу, Нареву, Бобру, Муховцу и Пинѣ, по каналамъ Августовскому и Днѣпровско-Бугскому и по водопроводу Бѣлозерскому.

7) Правила для плаванія судовъ и плотовъ въ устьяхъ Днѣпра по Збурьевскому фарватеру и углубленному въ немъ ходу.

Изданіе сихъ правилъ вызвано экстраординарными навигаціонными условіями въ устьяхъ р. Днѣпра, вслѣдствіе необыкновенно высокихъ весеннихъ водъ 1895 г., вызвавшихъ образованіе значительныхъ песчаныхъ заносовъ въ гирлахъ этой рѣки, при чемъ по главному ходу глубина оказалась около 7 футовъ. При осмотрѣ лѣтомъ устьевъ рѣки Днѣпра, выяснилось, что помянутыя обмелѣнія могутъ вызвать задержку въ отправкѣ свыше 30 мил. пудовъ груза, преимущественно хлѣба, изъ Херсона въ Одессу и на заграничные рынки. Поэтому, немедленно были приняты экстренныя мѣры для расчистки фарватера Збурьевскаго гирла и засимъ, для обезпеченія сихъ работъ отъ засореній посадками судовъ на мель и отъ поврежденій откосовъ канала, изданы были вышеупомянутыя правила.

8) Въ дополненіе § 86 Временныхъ правилъ для плаванія по внутреннимъ водянымъ путямъ изданы правила для слѣдованія судовъ и буксирныхъ возовъ и о сигнализаціи по р. Невѣ въ Кривомъ колѣнѣ и у мыса Святки.

Изданіемъ сихъ правилъ имѣлось въ виду достигнуть безопасности движенія встрѣчныхъ судовъ у вышеупомянутыхъ затруднительныхъ для плаванія, по свойству теченій, мѣстъ на р. Невѣ, при значительномъ грузовомъ и усилившемся въ послѣднее время пассажирскомъ движеніи, вслѣдствіе застройки береговъ р. Невы дачами.

б) Въ видахъ предоставленія мѣстному инспекторскому надзору по судоходству возможности фактическаго надзора за судоходствомъ, изученія нуждъ его и потребностей и для оказанія судоходству въ соотвѣтственныхъ случаяхъ помощи, постоянную заботу вѣдомства составляетъ снабженіе сего надзора судовыми средствами, приспособленными къ потребностямъ службы этого надзора.

Въ настоящее время мѣстный инспекторскій по судоходству надзоръ учрежденъ на 22.665 верстахъ главныхъ и на 14.686 верстахъ второстепенныхъ водныхъ путей, а

всего на протяженіи 37.351 вер., и находится въ вѣдѣніи 16 инспекторовъ судоходства и 50 ихъ старшихъ и младшихъ помощниковъ, для содѣйствія коимъ содержится, въ размѣрѣ потребности, персоналъ низшихъ служащихъ-старшинъ, десятниковъ и сторожей *), а также имѣются въ распоряженіи паровыя и парусныя суда.

Въ отчетномъ году въ распоряженіи мѣстнаго судоходно-инспекторскаго надзора состояло: 56 паровыхъ судовъ (пароходовъ и барказовъ), имѣвшихъ въ общей сложности слишкомъ 1.400 номинальныхъ силъ; первоначальная стоимость сихъ паровыхъ судовъ составляетъ 1.404.675 руб.; кромѣ того, въ распоряженіи того же надзора находилось 17 парусныхъ судовъ, первоначальною стоимостью въ 14.750 рублей.

Въ 1895 году въ распоряженіе мѣстнаго судоходно-инспекторскаго надзора на внутреннихъ водныхъ путяхъ поступили нижеслѣдующія вновь заготовленныя суда:

1) Для водныхъ путей Ковенскаго Округа колесный пароходъ „Нѣманъ“, длиною 115 футовъ, шириною 14 футовъ, съ осадкою 1 фут. 10 дюйм.; пароходъ этотъ построенъ въ г. Пинскѣ на заводѣ Обріенъ-де-Лясси.

2) Для водныхъ путей Кіевскаго Округа построенъ въ г. Ригѣ на заводѣ „Ланге и Сынъ“ колесный пароходъ „Смоленскъ“, въ 103 индикаторные силы, длиною 115 фут., шириною 17 фут., съ осадкою 1 фут. 9 дюйм.

3) Для водныхъ путей Варшавскаго Округа построенъ въ г. Або на заводѣ „Крейтонъ и К°“ колесный пароходъ „Варшава“, въ 170 индикаторныхъ силъ, длиною 117 фут., шириною 17 фут., съ осадкою $1^1/_2$ фута.

Для водныхъ путей Томскаго Округа, на средства, отпущенныя изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій Сибирской желѣзной дороги, построены нижеслѣдующія суда:

---

*) Въ мѣстахъ большаго скопленія судовъ у значительныхъ городовъ (въ С.-Петербургѣ, Рыбинскѣ и Ниж.-Новгородѣ) для надзора за судоходствомъ учреждены особыя рѣчныя полиціи, состоящія въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

4) 2-хъ винтовой тюрбинный пароходъ „Обь“, въ 400 индикаторныхъ силъ, со стальнымъ корпусомъ, длиною 150 фут., шириною 21½ фут., съ осадкою въ 3 фута, построенный въ г. Або на заводѣ „Крейтонъ и К°“.

5) Колесный пароходъ „Тобольскъ“, въ 200 индикаторныхъ силъ, со стальнымъ корпусомъ, длиною 135 фут., шириною 18 фут., съ осадкою въ 2½ фута, построенный въ г. Тюмени на заводѣ „Курбатова и Игнатова“.

и 6) Колесный пароходъ „Томскъ“, въ 150 индикаторныхъ силъ, со стальнымъ корпусомъ, длиною 125 фут., шириною 17 фут., съ осадкою 1 фут. 9 дюйм., построенный въ г. Тюмени на заводѣ „Курбатова и Игнатова“.

Въ 1896 году предполагается заготовить 7 пароходовъ для инспекторской и технической службы на рѣкахъ.

в) Что касается происшествій съ судами на внутреннихъ водныхъ путяхъ, то, по поступившимъ до сего времени свѣдѣніямъ, въ отчетномъ году пострадало всего 423 судна, изъ коихъ паровыхъ 80 и непаровыхъ 343. Изъ вышеупомянутаго числа опредѣлены убытки по отношенію 304 пострадавшихъ судовъ которыя составляютъ 339.894 р. Аварій грузовъ въ отчетномъ году зарегистровано 161 случай а убытки по нимъ опредѣлены въ 530.431 р. Такимъ образомъ всего убытковъ отъ аварій судовъ и грузовъ, зарегистрированныхъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ, на коихъ учрежденъ надзоръ вѣдомства Путей Сообщенія, въ 1895 г. было на 870.325 руб.

Регистрація судовъ, плавающихъ на водныхъ путяхъ, производится чрезъ каждые 5 лѣтъ и обнаруживаетъ значительное развитіе грузооборота и числа плавающихъ судовъ. Послѣдняя регистрація была произведена въ 1893 году. Если считать, что въ 1895 году было въ плаваніи то-же число судовъ что въ 1893 году, т. е. 98.387, то число аварій составитъ 43 на 10.000 судовъ. Сравнивая эти данныя со среднимъ числомъ пострадавшихъ судовъ за предыдущее десятилѣтіе (съ 1883—1893 г.), составляющимъ 309 на 67.737 судовъ, или 45 на 10.000, и со средними аварійными убытками за то же время, составлявшими

948.726 руб., видно, что, хотя въ 1895 г. абсолютное число потерпѣвшихъ отъ аварій судовъ (423) было болѣе средняго (309), но что по отношенію къ количеству плавающихъ судовъ процентъ аварій въ текущемъ году понизился съ 0,45 на 0,43 и убытки были ниже среднихъ.

Такое сравнительно благопріятное положеніе дѣла слѣдуетъ приписать принимаемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія мѣрамъ по воспособленію судоходству и по упорядоченію его движенія.

Происшествія на водныхъ путяхъ.

Свѣдѣнія о происшествіяхъ съ судами въ 1895 году показываютъ, что наибольшее число аварій произошло на тѣхъ путяхъ, гдѣ судоходство болѣе развито, и что аваріи произошли:

1) отъ неблагопріятныхъ условій зимнихъ стоянокъ судовъ (отъ ледохода) .	99	судовъ.
2) отъ недостатковъ пути (посадка на мели, карчи, камни и т. п.)	82	„
3) отъ бурь и волненій	62	„
4) отъ неудовлетворительнаго управленія (столкновеніе, навалы судовъ) . .	106	„
5) отъ ветхости судовъ, неудовлетворительности ихъ оснастки, порчи машинъ и отъ другихъ причинъ	27	„
6) отъ пожаровъ на судахъ	23	„
7) отъ разныхъ непоименованныхъ выше причинъ	24	„
Всего . . .	423	судна

Поэтому, въ видахъ уменьшенія числа аварій, устройство надлежаще оборудованныхъ затоновъ, обстановка и расчистка фарватеровъ, а также штормовыя предсказанія надлежитъ развивать въ возможно широкихъ размѣрахъ.

Пожарные случаи представляются болѣе убыточными для судоходства, чѣмъ другіе случаи аварій. Поэтому Министерствомъ обращено особое вниманіе на необходимость

снабженія судовъ судоходнаго надзора надлежащими противупожарными средствами.

Если устройство затоновъ представляется весьма важнымъ въ интересахъ, главнымъ образомъ, судоходнаго промысла, то сооруженіе надлежаще оборудованныхъ пристаней, или, лучше сказать, рѣчныхъ портовъ, является еще болѣе важнымъ въ общегосударственныхъ интересахъ, такъ какъ благоустроенные рѣчные порты, состоя въ общемъ пользованіи, служатъ пособіемъ для ускоренія и удешевленія обмѣна грузовъ примыкающихъ къ этимъ портамъ путей, облегчаютъ работу сихъ послѣднихъ и поэтому вліяютъ на удешевленіе доставки грузовъ, а, слѣдовательно, и на развитіе производительности страны. Необходимость устройства въ Россіи благоустроенныхъ рѣчныхъ портовъ и затоновъ получаетъ тѣмъ болѣе государственное значеніе, что, вслѣдствіе сооруженія обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ, подъѣздныхъ къ нимъ путей, а также улучшенія внутреннихъ водныхъ путей и осуществленія цѣлаго ряда мѣропріятій экономическаго характера, торговопромышленный ростъ Имперіи все болѣе и болѣе увеличивается, а вмѣстѣ съ тѣмъ возрастаютъ грузооборотъ путей и потребность въ удешевленіи и ускореніи доставки грузовъ; между тѣмъ въ то время, когда затратою капиталовъ достигнута возможность выгодной для развитія промышленности и торговли доставки грузовъ, посредствующія звенья, рѣчные порты, служащіе для обмѣна, находятся въ неблагоустроенномъ состояніи и парализуютъ достигнутые на путяхъ результаты по удешевленію и ускоренію перевозки грузовъ, хотя по количеству грузооборота, многія рѣчныя пристани не уступаютъ значительнымъ не только русскимъ, но и заграничнымъ морскимъ портамъ.

Такое ненормальное положеніе дѣла обусловливается тѣмъ обстоятельствомъ, что, съ одной стороны, Министерство Путей Сообщенія не имѣетъ достаточной опоры въ дѣйствующихъ законахъ для вчинанія мѣропріятій по улучшенію рѣчныхъ затоновъ и пристаней, а съ другой стороны, Городовое Положеніе еще болѣе ограничиваетъ дѣйствія Министерства

Путей Сообщенія по осуществленію сказанныхъ мѣропріятій, предоставляя городамъ, какъ собственникамъ рѣчныхъ береговъ, взимать сборы съ судовъ за отводимыя для пристаней и причала судовъ мѣста, и хотя на эти сборы города имѣютъ право производить разнаго рода устройства для потребностей судоходства, но въ предпріятіяхъ этого рода городскія управленія, руководствуясь прежде всего интересами городской кассы, недостаточно принимаютъ во вниманіе общегосударственные интересы.

Для устраненія такого положенія дѣла, представляется необходимымъ войти съ представленіемъ въ установленномъ порядкѣ о возложеніи на Министерство Путей Сообщенія, въ связи съ заботою о благоустройствѣ подвѣдомственныхъ ему путей, надзора за благоустройствомъ пристаней и затоновъ на рѣкахъ, т. е. рѣчныхъ портовъ, предоставивъ сему Министерству осуществить это дѣло какъ путемъ строительныхъ мѣропріятій по возведенію въ надлежащихъ мѣстахъ затоновъ, пристаней и разныхъ портовыхъ устройствъ, необходимыхъ для успѣшнаго обмѣна грузовъ путями, прилегающими къ симъ пристанямъ, такъ и посредствомъ установленія надзора и изданія соотвѣтственныхъ правилъ, въ видахъ правильнаго пользованія всѣми устройствами, возведенными или пріобрѣтенными на средства казны.

Что касается другихъ причинъ аварій, изъ коихъ самою крупною по числу случаевъ является неудовлетворительность управленія судами, то для уменьшенія числа этого рода аварій требовалось бы установленіе: обязательнаго ценза для шкиперовъ и машинистовъ, а также надлежащей регистраціи судовъ и расширеніе полномочій судоходнаго надзора со стороны Министерства Пугей Сообщенія. Всѣ эти вопросы нынѣ разрабатываются въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Изслѣдованія внутреннихъ водныхъ путей, произведенныя въ 1895 г.

Въ 1895 году распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія производились нижеслѣдующія изслѣдованія внутреннихъ водныхъ путей.

1. Изслѣдованіе верхней части р. Дона и р. Сосны.

Въ видахъ облегченія сбыта продуктовъ сельскаго хозяйства прилегающихъ къ рѣкамъ Дону и Соснѣ мѣстностей, входящихъ въ составъ Земли Войска Донскаго и губерній Воронежской и Орловской, путемъ дешевой доставки грузовъ водою къ портамъ Азовскаго моря, и для удешевленія доставки въ обратномъ направленіи потребныхъ для помянутыхъ мѣстностей грузовъ, представилась необходимость произвести улучшеніе судоходныхъ качествъ части р. Дона отъ хут. Калача вверхъ до устья Сосны и по р. Соснѣ вверхъ до г. Ельца, всего на протяженіи 1.060 верстъ. Работы по изслѣдованіямъ начаты были въ 1891 г. и къ 1-му января 1895 года изслѣдована часть рѣки Дона, отъ впаденія р. Сосны до хутора Калача, на протяженіи 1.024 верстъ. Въ отчетномъ году полевыми работами закончены изслѣдованія по р. Соснѣ, на протяженіи 36 вер. и, сверхъ того, составлены отчетныя данныя по производству полевыхъ работъ изслѣдованій р. Дона въ 1893 и 1894 гг. Къ 1-му мая 1896 г. предполагается закончить всѣ работы по этимъ изслѣдованіямъ.

2. Изслѣдованія р. Десны (притокъ Днѣпра).

Рѣка Десна, отъ г. Брянска до впаденія въ Днѣпръ, пересѣкается Риго-Орловской и Брест-Брянской ж. дорогами и получила нынѣ важное судоходное значеніе, вызвавшее необходимость производства значительныхъ работъ по улучшенію судоходнаго состоянія этой рѣки. Въ видахъ цѣлесообразнаго направленія сихъ работъ, представилось необходимымъ подробно изслѣдовать р. Десну на всемъ ея протяженіи отъ впаденія въ Днѣпръ до устья р. Болвы, въ 10-ти верстахъ выше г. Брянска. Работы по изслѣдованіямъ начаты въ 1893 г. и къ 1-му января 1895 г. произ-

ведены на протяженіи 543 верстъ. Въ 1895 году полевыми работами изслѣдована часть р. Десны отъ устья р. Болвы до г. Новгородъ-Сѣверска, на протяженіи 270 верстъ, и закончены обработка и составленіе отчетности по добытымъ изслѣдованіями даннымъ за предшествующіе года. Затѣмъ, въ теченіе 1896 года, предполагается закончить всѣ работы по изслѣдованіямъ р. Десны.

3. Изслѣдованія р. Сожа (притокъ Днѣпра).

Вслѣдствіе развитія судоходства по р. Сожу и вызванныхъ, по причинѣ этого, работъ по улучшенію фарватера этой рѣки въ затруднительныхъ для судоходства мѣстахъ, произведены были въ 1893 и 1894 гг. изслѣдованія по р. Сожу отъ г. Гомеля до впаденія въ Днѣпръ. Между тѣмъ судоходство начало сильно развиваться и вверхъ отъ г. Гомеля къ торговымъ пристанямъ Вѣткѣ и Пропойску; поэтому въ отчетномъ году изслѣдована была часть р. Сожа отъ г. Пропойска до мѣстечка Вѣтка, на протяженіи 166½ вер. Въ 1896 г. предполагается закончить всѣ работы по производству изслѣдованій р. Сожа внизъ отъ г. Пропойска.

4. Изслѣдованіе р. Нѣмана.

Въ виду важнаго приграничнаго значенія р. Нѣмана и предпринятыхъ на этой рѣкѣ работъ по улучшенію ея фарватера, начаты были въ 1893 г. изслѣдованія этой рѣки, при чемъ таковыя предположено было произвести на всемъ протяженіи судоходной части ея отъ мѣстечка Новаго Свержня до прусской границы, что составляетъ около 676 верстъ водного пути.

До 1-го января 1895 г. р. Нѣманъ изслѣдована была на протяженіи 310 верстъ, отъ м. Новаго Свержня до дер. Дорошевичи, а въ отчетномъ году внизъ отъ дер. Дорошевичи на протяженіи 121 версты, всего же изслѣдованія р. Нѣмана произведены на протяженіи 431 версты. Изслѣдованія Нѣмана предполагается закончить въ 1897 году.

5. Изслѣдованіе р. Днѣстра.

Съ 1882 по 1891 г. р. Днѣстръ изслѣдована была отъ австрійской границы до с. Молдавскіе Чобручи, на протяженіи 658 вер., на основаніи каковыхъ изслѣдованій про-

изведены были работы по улучшенію этой рѣки между г. Могилевомъ и с. Выхвошинцами; конечный же участокъ рѣки, на протяженіи 117 вер., рукавъ Турунчукъ, спрямляющій очень извилистую часть Днѣстра между Молдавскими и Херсонскими Чобручами, а также баръ въ устьѣ Днѣстра не были еще подробно изслѣдованы, между тѣмъ улучшеніе сказаннаго участка р. Днѣстра представляетъ важный интересъ для судоходства и промышленности, такъ какъ означенный участокъ разобщаетъ выпележащую часть р. Днѣстра отъ лимана.

Произведенными въ 1895 г. работами изслѣдованы вышеупомянутая часть р. Днѣстра отъ с. Молдавскія Чобручи до г. Маякъ и по рукаву этой рѣки — Турунчуку, всего на протяженіи 117 вер.; на основаніи сихъ изслѣдованій составлены будутъ предположенія объ улучшеніи помянутой части р. Днѣстра.

6. Изслѣдованіе Кубенскаго озера.

Въ 6-ти верстахъ отъ истока р. Сухоны изъ Кубенскаго озера построены плотина „Знаменитая“ и шлюзъ съ цѣлью повышенія уровня въ озерѣ и въ мелководномъ устьѣ р. Порозовицы, составляющей конечную часть водной системы Герцога Александра Виртембергскаго. Попуски водъ во время межени черезъ эту плотину въ р. Сухону, на которой находится много мелководныхъ мѣстъ, производятся періодически — въ теченіе 5-ти дней съ 5-ти дневными промежутками; поэтому, когда вершина попускной волны достигаетъ наиболѣе мелководнаго порога въ р. Сухонѣ, называемаго Опоки, и уровень воды начнетъ понижаться, то новый попускъ воды изъ плотины даетъ новый валъ, поднимающій уровень, причемъ суда, идущія внизъ, пользуются попутной волной, а идущія вверхъ, для прохода трудныхъ мѣстъ, пользуются періодическими повышеніями уровня. Такъ какъ постройка плотины „Знаменитой“ не имѣла цѣлью обращеніе Кубенскаго озера въ резервуаръ для питанія р. Сухоны, то весеннія воды проходятъ безъ пользы для судоходства во время мелководья, и, для утилизаціи весеннихъ водъ съ вышеуказанною цѣлью, надлежало бы уве-

личить подпоръ плотины „Знаменитой“; но исполненіе этого требуетъ большой осторожности, такъ какъ многія мѣстности, прилегающія къ озеру, могутъ быть затоплены. Поэтому представилась необходимость произвести изслѣдованія Кубенскаго озера, съ цѣлью утилизаціи водъ его бассейна для питанія р. Сухоны, каковыя начаты въ 1895 г. и будутъ окончены въ 1896 г.

7. Рекогносцировочное изслѣдованіе р. Амура.

Съ цѣлью приведенія р. Амура отъ устья р. Шилки до г. Хабаровска въ удобное для судоходства состояніе въ видахъ, преимущественно, воспособленія перевозкѣ водою грузовъ, необходимыхъ для постройки Забайкальскаго участка Сибирской желѣзной дороги, въ 1893 г. испрошены были у Комитета Сибирской желѣзной дороги средства изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій по сооруженію означенной дороги на производство рекогносцировочныхъ изслѣдованій р. Амура, на протяженіи около 1.790 вер., въ указанныхъ выше предѣлахъ. Организованная съ означенною цѣлью экспедиція, по прибытіи на мѣсто черезъ Одессу и Суэцкій каналъ, приступила къ изслѣдованіямъ на мѣстѣ въ концѣ мая 1894 г.

Въ 1894 и 1895 гг. полевыя работы по производству рекогносцировочныхъ изслѣдованій р. Амура отъ устья р. Шилки до г. Хабаровска закончены, а къ срединѣ лѣта текущаго (1896 г.) предполагалось закончить работы по разработкѣ и составленію отчетныхъ данныхъ на основаніи собранныхъ изслѣдованіями матеріаловъ.

Съ цѣлью учрежденія обстановки указательными знаками и вообще предпринятія воспособительныхъ для судоходства мѣръ на р. Шилкѣ, отъ ст. Митрофановой до устья, и на р. Уссури, отъ впаденія р. Имана до г. Хабаровска, въ видахъ облегченія доставки водою грузовъ, потребныхъ для постройки Забайкальскаго участка Сибирской желѣзной дороги, въ концѣ отчетнаго года сдѣланы распоряженія о производствѣ рекогносцировочныхъ изслѣдованій рр. Шилки и Уссури въ вышеуказанныхъ предѣлахъ.

Кромѣ вышеупомянутыхъ изслѣдованій, въ отчетномъ году произведены были изслѣдованія на небольшихъ протяженіяхъ на р. Днѣпрѣ, распоряженіемъ Кіевскаго Округа путей сообщенія, и въ бассейнѣ Волги, распоряженіемъ Казанскаго Округа путей сообщенія. 8. Изслѣдованія на Днѣпрѣ и Волгѣ.

Работы по составленію свода нивеллировокъ и гипсометрическихъ картъ Россійской Имперіи.

Изслѣдованія, произведенныя въ разное время Вѣдомствомъ Путей Сообщенія для постройки желѣзныхъ и шоссейныхъ дорогъ и для улучшенія внутреннихъ водныхъ путей сообщенія, доставили богатый матеріалъ по нивеллировкамъ мѣстностей, преимущественно въ Европейской Россіи. Точно также и другими вѣдомствами и учрежденіями, именно Министерствами: Военнымъ, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Императорскимъ Русскимъ Географическимъ Обществомъ и другими произведено было въ разное время значительное количество нивеллировокъ и высотныхъ опредѣленій точекъ въ разныхъ мѣстностяхъ Россіи.

Изученіе рельефа страны, помимо общенаучнаго значенія, представляется весьма важнымъ въ интересахъ практическихъ — для инженерныхъ работъ по устройству сухопутныхъ и водныхъ путей, по осушенію и орошенію мѣстностей, для геологическихъ изысканій и описаній, для общихъ военныхъ цѣлей и проч. Сознаніе необходимости изученія внѣшняго вида земной поверхности побудило большинство государствъ Европы и Сѣверной Америки приступить къ составленію такъ называемыхъ гипсометрическихъ картъ, на которыхъ рельефъ земной поверхности изображается линіями равныхъ высотъ или горизонталями (изогипсами), для каковой цѣли многими государствами Европы сдѣланы весьма значительныя денежныя пожертвованія на производство спеціальныхъ нивеллировочныхъ работъ, для

полученія данныхъ для гипсометріи страны. Для такой обширной страны, какъ Россія, полученіе данныхъ для гипсометріи, производствомъ спеціальныхъ нивеллировокъ, можетъ послѣдовать лишь въ будущемъ и, во всякомъ случаѣ, съ большими денежными затратами; между тѣмъ для означенной цѣли, хотя, конечно, съ нѣсколько меньшею точностью, представилось возможнымъ воспользоваться данными разнаго рода нивеллировокъ и высотныхъ опредѣленій, уже произведенныхъ въ Россіи.

Такъ какъ съ 1874 г. разработка данныхъ по нѣкоторымъ произведеннымъ въ Россіи нивеллировкамъ предпринята была бывшимъ тогда полковникомъ, нынѣ Генералъ-Лейтенантомъ, Тилло при содѣйствіи Императорскаго Русскаго Географическаго Общества и Военно-Топографическаго Отдѣла Главнаго Штаба, то систематическая разработка всѣхъ данныхъ по нивеллировкамъ, произведеннымъ въ Россіи, вмѣстѣ съ нивеллировками водныхъ путей, желѣзныхъ и шоссейныхъ дорогъ, исполненныхъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, по предложенію генерала Тилло, была поручена ему въ 1879 г. подъ наблюденіемъ Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній и на средства Министерства Путей Сообщенія.

Какъ подготовительный матеріалъ для составленія гипсометрической карты Европейской Россіи, въ разное время были обработаны и изданы въ печати:

1) Атласъ продольныхъ профилей на протяженіи болѣе 70.000 вер. нивеллировокъ, произведенныхъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія по направленію какъ проектированныхъ, такъ и построенныхъ желѣзныхъ дорогъ, изслѣдованныхъ рѣкъ и построенныхъ искусственныхъ водныхъ путей, съ пояснительною къ сему атласу запискою. Этотъ трудъ былъ въ 1882 г. представленъ на благовоззрѣніе въ Бозѣ почившаго Императора Александра III. Къ вышепомянутому атласу впослѣдствіи составлены были дополненія. Затѣмъ составлены были, но не изданы въ печати: а) каталогъ высотъ военно-топографической карты Европейской Россіи, въ масштабѣ 3, 2 и 1 версты въ дюймѣ, заклю-

чающій болѣе 12.000 высотъ, и б) каталогъ высотъ вышепомянутаго атласа продольныхъ профилей, заключающій болѣе 4½ тысячъ высотъ. Для установленія нивеллировочной связи между ранѣе пронивеллированными линіями и для связи нивеллировокъ съ уровнемъ моря произведены были точныя связочныя нивеллировки въ нѣсколькихъ направленіяхъ.

Всѣ эти данныя и матеріалы по опредѣленію высотъ точекъ, полученные на основаніи работъ Военно-Топографическаго Отдѣла Главнаго Штаба и изъ другихъ источниковъ, а также свѣдѣнія, собранныя Министерствомъ Путей Сообщенія о колебаніяхъ уровня воды на водомѣрныхъ постахъ, послужили для составленія и изданія:

2) Карты высотъ Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ пояснительнымъ къ ней текстомъ. На картѣ этой нанесено болѣе 18.000 отдѣльныхъ высотъ, съ указаніемъ условными знаками высотъ тригонометрическихъ, геометрическихъ и уровней воды.

3) Свода нивеллировокъ желѣзныхъ дорогъ и каталога высотъ желѣзнодорожныхъ станцій.

4) Данныхъ по опредѣленію абсолютной высоты озеръ: Ладожскаго, Онежскаго и Ильменя и паденія рѣкъ: Невы, Свири, Волхова и приладожскихъ каналовъ.

и 5) Карты длины и паденія рѣкъ Европейской Россіи въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, составленію которой предшествовало изданіе карты паденія рѣкъ, въ масштабѣ 175 верстъ въ дюймѣ.

На основаніи вышепомянутыхъ матеріаловъ представилось возможнымъ приступить къ составленію и изданію въ горизонталяхъ гипсометрической карты Европейской Россіи, для чего всѣ высотныя точки, числомъ свыше 51.000, нанесены были предварительно на 82-хъ листахъ Спеціальной карты Европейской Россіи, въ масштабѣ 10 верстъ въ дюймѣ, и по этимъ точкамъ начерчены были на ней горизонтали, придерживаясь, по возможности, орографическихъ данныхъ Спеціальной 10-ти верстной и Военно-Топографической 3-хъ верстной картъ. Такъ какъ эта работа выяс-

нила различную густоту высотныхъ опредѣленій и даже отсутствіе этихъ данныхъ на значительныхъ площадяхъ, что объясняется тѣмъ, что собранныя высотныя данныя въ большинствѣ получены по нивеллировкамъ, произведеннымъ не для составленія карты въ горизонталяхъ, а для устройства путей и другихъ работъ, то первая гипсометрическая карта Европейской Россіи, для достиженія возможной точности въ выраженіи рельефа сообразно масштабу карты, издана была въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, посредствомъ уменьшенія оригинала, т. е. 10-ти верстной карты, на 82-хъ листахъ, а сѣверная часть Европейской Россіи, по причинѣ незначительнаго числа высотныхъ данныхъ, не введена въ составъ гипсометрической карты. Такимъ образомъ, изданіе гипсометрической карты Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, указало съ одной стороны, что, для полнаго выясненія рельефа Россіи на картахъ достаточно крупнаго масштаба, необходимо постепенное пополненіе недостающихъ высотныхъ данныхъ и изданіе сихъ картъ по частямъ, смотря по обилію вышепомянутыхъ высотныхъ данныхъ; съ другой же стороны изданіе помянутой карты внесло значительный вкладъ въ науку объ изученіи орографіи Европейской Россіи, такъ какъ карта эта *впервые* представила возможность установить съ достаточной ясностью дѣйствительный рельефъ поверхности большей части Европейской Россіи, причемъ обнаружила отсутствіе упоминаемыхъ во всѣхъ изданныхъ до того времени учебникахъ географіи и несуществующихъ въ дѣйствительности двухъ грядъ—Урало-Балтійской и Урало-Карпатской и выяснила существованіе вмѣсто того центральной Средне-Русской и Приволжской возвышенностей, имѣющихъ направленіе въ общемъ не съ запада на востокъ, какъ указывалось въ помянутыхъ учебникахъ, а съ сѣвера на югъ.

Первая гипсометрическая карта Европейской Россіи удостоена была Высочайшаго воззрѣнія въ Бозѣ почившаго Императора Александра III-го, по докладу бывшаго Министра Путей Сообщенія Статсъ-Секретаря Гюббенета, отъ

14-го декабря 1889 года, при чемъ Его Величеству угодно было одобрить этотъ полезный трудъ.

Послѣдующія, затѣмъ, работы по составленію свода нивеллировокъ и гипсометріи Россіи имѣли главнымъ образомъ цѣлью: а) пополненіе высотныхъ данныхъ новыми матеріалами разныхъ нивеллировокъ и непосредственнымъ опредѣленіемъ высотъ въ потребныхъ случаяхъ и б) установленіе взаимной и возможно точной связи отдѣльныхъ нивеллировокъ между собою и съ уровнемъ моря.

Поэтому сдѣланы были многочисленныя опредѣленія высотныхъ данныхъ на водораздѣлахъ между бассейнами Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго морей, а также Балтійскаго и Чернаго морей и въ Самарской губерніи на Самарской Лукѣ, и произведены связочныя нивеллировки: а) для связи нуля Кронштадтскаго футштока съ постоянными точками на материкѣ (въ С.-Петербургѣ) и б) въ верхнемъ теченіи р. Волги, на протяженіи 204 в. Собраны данныя по вновь провѣреннымъ, по распоряженію Министра Путей Сообщенія, продольнымъ профилямъ желѣзныхъ дорогъ, а также собрано большое количество желѣзнодорожныхъ нивеллировокъ, составляющихъ новый матеріалъ, не вошедшій въ 1-е изданіе Атласа профилей; поэтому приступлено къ составленію 2-го изданія этого Атласа, а также собраны нивеллировочныя данныя и другія высотныя опредѣленія въ Азіатской Россіи.

На основаніи данныхъ нивеллировокъ, собранныхъ до 1892 года, составленъ и изданъ сводъ нивеллировокъ рѣкъ, напечатанный въ видѣ приложенія къ Журналу Министерства Путей Сообщенія за 1892 годъ. Приступлено къ пополненію гипсометрической карты составленіемъ части ея, занимающей сѣверную полосу Европейской Россіи, а также составленъ оригиналъ Гипсометрической карты Азіатской Россіи, въ масштабѣ 100 верстъ въ дюймѣ, причемъ, однако, выяснилось, что, въ виду недостаточности высотныхъ данныхъ, цѣлесообразнѣе будетъ избрать для Гипсометрической карты Азіатской Россіи меньшій масштабъ, а именно 200 верстъ въ дюймѣ. Наконецъ, составлена и напечатана Гипсометри-

ческая карта Европейской Россіи, въ масштабѣ 40 верстъ въ дюймѣ, на 4-хъ листахъ, съ прилегающими съ запада частями Германіи, Австро-Венгріи и Румыніи. Карта эта была представлена, въ первомъ пробномъ оттискѣ, Его Императорскому Величеству Генералъ-Лейтенантомъ Тилло при Высочайшемъ обзорѣ работъ Министерства Путей Сообщенія 28 апрѣля 1895 года, при чемъ Его Величеству доложено было, что эта работа внесла новый вкладъ въ науку изученія орографіи Россіи, такъ какъ означенной картой выяснено, что Карпатскія горы, вопреки установившагося до сего времени мнѣнія, своими отрогами не проникаютъ вовсе въ предѣлы Европейской Россіи, и, слѣдовательно, всѣ возвышенности въ западныхъ пограничныхъ губерніяхъ не принадлежатъ къ альпійской системѣ Карпатскихъ горъ. Пробные оттиски вышеупомянутой карты были показаны на бывшемъ въ августѣ 1895 г. международномъ географическомъ Конгрессѣ въ Лондонѣ и на Всероссійской Сельско-Хозяйственной Выставкѣ въ г. Москвѣ въ декабрѣ мѣсяцѣ того же года, и какъ въ Лондонѣ, такъ и въ Москвѣ, карта эта заслужила особенное вниманіе. Окончательный выпускъ въ свѣтъ 4-хъ листной Гипсометрической карты Европейской Россіи, въ масштабѣ 40 верстъ въ дюймѣ, не могъ состояться въ 1895 г., такъ какъ представилась необходимость дополнить ее высотными данными, на основаніи продольныхъ профилей строющихся желѣзныхъ дорогъ, и составить алфавитъ всѣхъ названій, вошедшихъ въ карту. Къ окончательному печатанію этой карты предполагается приступить весною сего 1896 года.

Главнѣйшія работы на водныхъ путяхъ.

I. Выправительныя работы на естественно-судоходныхъ путяхъ.

1. Окончаніе выправительныхъ работъ у Нижняго-Новгорода и улучшеніе Борскаго переката.

Въ прежнее время р. Волга, въ предѣлахъ Нижегородскихъ ярмарочныхъ пристаней, представляла по своему мелководью весьма значительныя затрудненія для судоходства. Недостатокъ этотъ былъ особенно ощутителенъ у праваго ярмарочнаго берега рѣки, такъ называемой Сибирской пристани, гдѣ мелководіе и песчаные наносы зачастую препятствовали пароходамъ приставать къ этой пристани и пользоваться ею въ должной мѣрѣ для производства грузовыхъ операцій. Для устраненія столь неблагопріятнаго состоянія Волги, въ предшествовавшіе пять лѣтъ у Нижняго-Новгорода были выполнены выправительныя работы, которыя закончены въ 1895 году. Посредствомъ этихъ работъ, съ одной стороны, углубленъ судовой ходъ въ достаточномъ для судоходства размѣрѣ, а съ другой—глубокая часть русла Волги была приближена къ Сибирскому берегу, къ тому мѣсту, гдѣ прежде залегали обширныя песчаныя косы, что дало мѣстному пароходству возможность свободно маневрировать вдоль ярмарочныхъ на р. Волгѣ пристаней и безопасно приставать вплотную къ Сибирскому берегу. Работы эти обнимали раіонъ рѣки Волги, начиная вверхъ отъ устья р. Оки до Сормовскаго затона включительно; что же касается части рѣки Волги, расположенной въ предѣлахъ Нижегородскихъ пристаней внизъ отъ устья Оки, то здѣсь, у конца города, существовалъ съ давнихъ временъ Борскій перекатъ *), по своему мелководію весьма стѣснявшій распредѣленіе и передвиженіе многочисленнаго ярмарочнаго каравана. Такъ какъ отъ ассигнованныхъ на выправительныя работы суммъ получилось около 200.000 руб. экономіи, то кредитъ этотъ и признано было необходимымъ употребить на улучшеніе Борскаго переката. Это представлялось тѣмъ

*) Перекатъ этотъ былъ извѣстенъ еще въ XVI вѣкѣ.

болѣе желательнымъ, что вслѣдъ за Борскимъ перекатомъ тотчасъ начинается перекатъ Телячій Бродъ, такъ что, съ устраненіемъ Борскаго переката и окончаніемъ начатыхъ работъ по выправленію Телячьяго Брода, получится сплошная регулированная часть Волги отъ Сормовскаго затона до дер. Кстова, протяженіемъ болѣе 40 верстъ *).

2. Выправленіе Телячьяго Брода.

Подъ названіемъ „Телячій Бродъ“ на Волгѣ извѣстенъ цѣлый рядъ перекатовъ, расположенныхъ на участкѣ рѣки отъ Борскаго переката до дер. Кстова, длиною около 20 верстъ. Входящіе въ эту группу перекаты издавна служили камнемъ преткновенія для судоходства, а происходившія на нихъ частыя задержки въ слѣдованіи грузовъ и многочисленные случаи аварій судовъ установили во всемъ Поволжьѣ за Телячьимъ Бродомъ прочную извѣстность одного изъ наиболѣе трудныхъ и опасныхъ мѣстъ на Волгѣ. Въ виду этого въ 1892 году было рѣшено урегулировать упомянутое протяженіе рѣки соотвѣтствующими работами, которыя и были проектированы въ видѣ укрѣпленій береговъ, закрытія боковыхъ рукавовъ и устройства цѣлой системы направляющихъ теченія сооруженій. Въ предшествовавшіе года, а также въ отчетномъ (1895) году, на ассигнованныя суммы были произведены и закончены работы по укрѣпленію береговъ, а затѣмъ въ дальнѣйшемъ предстоитъ приступить къ возведенію сооруженій **).

3. Выправленіе р. Волги у города Саратова.

Около 12 лѣтъ тому назадъ рѣка Волга отошла отъ города Саратова и направилась другимъ кратчайшимъ рукавомъ, оставивъ Саратовскія пристани въ обмелѣвшемъ и превратившемся въ затонъ рукавѣ р. Волги, входъ въ ко-

---

*) На Борскомъ перекатѣ до 1896 г. устроена продольная дамба у праваго берега и начаты работы по укрѣпленію противоположнаго лѣваго берега.

**) Окончательное выправленіе переката „Телячій Бродъ“ предполагается окончить въ 1898 г.

торый сталъ возможенъ лишь снизу по теченію, и притомъ только во время высокой воды. Такъ какъ упомянутое новое направленіе теченія Волги для транзитнаго судоходства не имѣло значенія, а нарушало лишь частные торговые интересы г. Саратова, то было признано необходимымъ, не затрачивая значительныхъ денежныхъ средствъ на работы съ цѣлью обратнаго поворота Волги къ Саратову, озаботиться лишь о томъ, чтобы новое транзитное русло рѣки не подвергалось измѣненіямъ и было наиболѣе удобно для судоходства. Между тѣмъ съ теченіемъ времени оказалось, что лѣвый берегъ Волги сильно размывается и что это обстоятельство можетъ повлечь за собою соединеніе волжскаго теченія съ протокомъ „Сазанъ", а такое измѣненіе сего теченія несомнѣнно было бы пагубнымъ для судоходства. Въ виду этого предпринято было устройство нѣсколькихъ сооруженій, съ помощью коихъ опасность соединенія Волги съ Сазаномъ устранена. Тѣмъ не менѣе, не смотря на эти работы, имѣвшія вышеупомянутую частную цѣль, процессъ общаго видоизмѣненія русла р. Волги у г. Саратова продолжался и три года тому назадъ на транзитномъ руслѣ Волги ниже Саратова образовался новый, ранѣе не существовавшій, перекатъ, на которомъ глубина доходила лишь до 8 четвертей, чего на нижнемъ плесѣ Волги почти никогда не случалось. Поэтому немедленно произведены были на мѣстѣ соотвѣтственныя изслѣдованія и на основаніи ихъ составленъ проектъ улучшенія транзитнаго русла у г. Саратова, состоящій въ томъ, чтобы устроить искусственный каналъ, а затѣмъ направить туда теченіе и закрѣпить его въ этомъ положеніи помощью соотвѣтственныхъ дамбъ. Первая часть этихъ работъ, а именно — устройство искусственнаго канала, была выполнена въ отчетномъ 1895 году, причемъ судоходство въ первой половинѣ истекшей навигаціи уже пользовалось вновь созданнымъ фарватеромъ, минуя вышеупомянутый новый Саратовскій перекатъ. Послѣдующими работами останется лишь закрѣпить достигнутые благопріятные результаты возведеніемъ струенаправляющихъ сооруженій. Производство сихъ послѣднихъ работъ представляется неот-

ложнымъ, такъ какъ размывы косъ и береговъ продолжаются съ прежнею энергіей *).

4. Выправительныя работы на рѣкѣ Днѣпрѣ у г. Александровска.

Городъ Александровскъ, благодаря своему расположенію непосредственно ниже порожистой части р. Днѣпра, представляетъ весьма важный погрузочный пунктъ. Несмотря на большія затрудненія, испытываемыя грузами при отправкѣ ихъ къ пристани и судами, рейсирующими отъ гор. Александровска, уже въ настоящее время, здѣсь ежегодно грузится до 10 милл. пуд. зернового хлѣба. Кромѣ того изъ г. Александровска сплавляется каменный уголь Донецкихъ копей, который подвозится къ самому берегу рѣки по желѣзнодорожному пути. Наряду съ этимъ, однако, вслѣдствіе крайне неудовлетворительнаго состоянія пристани и прилегающей къ ней части р. Днѣпра, значительное количество хлѣбныхъ грузовъ минуетъ рѣку и направляется въ Севастополь по Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ, а каменный уголь въ Одессу болѣе кружнымъ путемъ—чрезъ Маріупольскій портъ и Азовское море.

Въ виду столь важнаго экономическаго значенія Александровской пристани на Днѣпрѣ, какъ центра хлѣбной, соляной и каменноугольной промышленности и торговли въ раіонѣ нижней части Днѣпра, Министерствомъ произведены изысканія и составленъ проектъ необходимыхъ работъ для выправленія теченія р. Днѣпра у г. Александровска и устройства удобныхъ: пристани и затона для зимовки судовъ. Стоимость работъ, съ содержаніемъ рабочей администраціи, опредѣлена въ 450.000 руб.

Работы велись постепенно, начиная съ 1890 г., и въ настоящее время возможно надѣяться, что, подъ дѣйствіемъ выправительныхъ сооруженій, теченіе размоетъ и снесетъ песчаную косу, закрывающую свободный доступъ къ Александровской пристани и къ устраиваемой рѣчной гавани.

---

*) Работы предположено кончить въ 4 года, если не будетъ задержки въ ассигнованіяхъ потребныхъ кредитовъ.

Теченіе р. Днѣпра подъ г. Кіевомъ раздѣляется на нѣсколько рукавовъ и, такъ какъ наиболѣе сильнымъ изъ нихъ является лѣвый рукавъ—„Черторой“, находящійся въ сторонѣ отъ г. Кіева и его торговой пристани, то, въ интересахъ судоходства и торговли, признано было необходимымъ отклонить теченіе отъ этого рукава и создать глубокое судоходное русло подъ Кіевскимъ берегомъ. Поэтому, въ половинѣ 80-хъ годовъ, выполненъ рядъ систематическихъ регуляціонныхъ работъ по устройству запрудъ боковыхъ рукавовъ и протоковъ для сосредоточенія теченія подъ Кіевскимъ берегомъ. Работы эти весьма усложнились по той причинѣ, что ниже Кіевской пристани весенняя пойма р. Днѣпра пересѣкается незатопляемой шоссейной дамбой, въ которой, для пропуска весеннихъ водъ, были устроены въ 50-хъ годахъ нынѣшняго столѣтія четыре мостовыхъ отверстія, изъ коихъ одно—ближайшее къ Кіевскому берегу, было перекрыто капитальнымъ цѣпнымъ мостомъ, а остальныя три лѣвыя отверстія—деревянными подкосными мостами на свайныхъ опорахъ. Эти послѣднія мостовыя отверстія, находясь на кратчайшемъ пути весеннихъ водъ привлекали къ себѣ наиболѣе сильныя струи весенняго теченія; деревянные мосты поэтому постоянно повреждались ледоходомъ и весенними водами, и даже нѣсколько разъ были сносимы весеннимъ теченіемъ. Между тѣмъ часть р. Днѣпра, на которой находится цѣпной мостъ, стала постепенно мелѣть и обращаться въ старорѣчье. На основаніи тщательно произведенныхъ многолѣтнихъ наблюденій выяснено было, что число и площадь отверстій въ шоссейной дамбѣ оказались не только излишними, но и вредными, такъ какъ главное теченіе направилось въ эти отверстія, а потому предпринято съ 1887 г. постепенное закрытіе лѣвыхъ боковыхъ отверстій въ помянутой дамбѣ, при чемъ къ 1895 г. изъ общаго протяженія 424 погон. саж. боковыхъ отверстій закрыто насыпями 324 пог. саж., вслѣдствіе чего весеннее теченіе постепенно сосредоточивается подъ цѣпнымъ Николаевскимъ мостомъ, со стороны Кіевскаго берега. Для безопаснаго направленія главнаго

5. Выправительныя работы на рѣкѣ Днѣпрѣ подъ г. Кіевомъ.

русла по помянутому пути, производится укрѣпленіе каменныхъ опоръ цѣпнаго моста и дна въ мостовыхъ пролетахъ. Въ 1895 году продолжались работы по укрѣпленію каменной наброской дна вокругъ перемычки быка № 3 помянутаго моста и приступлено къ укрѣпленію фашинными тюфяками дна вокругъ перемычки быка № 2 и въ пролетѣ между быками № 3 и № 2 того же моста. Работы, произведенныя въ 1895 г. обошлись въ 11.000 руб.

6. Улучшеніе пограничной съ Австріей части рѣкъ Вислы и Сана.

Работы по улучшенію рѣкъ Вислы и Сана въ пограничныхъ ихъ частяхъ, на протяженіи 175 вер., производятся на основаніи международной конвенціи, заключенной между Россіею и Австріею въ 1864 г. Указанія необходимыхъ работъ и установленіе ихъ очереди по той же конвенціи дѣлается международными коммисіями, созываемыми черезъ каждыя пять лѣтъ.

Международная коммисія 1891 г., разсмотрѣвъ проекты работъ по выправленію означенныхъ рѣкъ, выяснила, что для завершенія этихъ работъ вдоль русскаго берега, необходимо 2.905.000 руб.

Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, въ 1891 г. опредѣлено было ассигновать означенную сумму въ теченіи предстоящихъ 15 лѣтъ съ ежегоднымъ отпускомъ по 200.000 руб.

Въ 1895 году продолжались работы по выправленію р. Вислы въ пограничной ея части, на протяженіи 5 верстъ.

II. Работы на искусственныхъ водныхъ путяхъ сообщенія.

Въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія состоятъ слѣдующіе водные пути съ искусственными частями:

1) Маріинскій отъ Рыбинска до С.-Петербурга протяженіемъ	1065 вер.
2) Тихвинскій—отъ устья Мологи до Приладожскихъ каналовъ протяженіемъ	654 „
3) Вышневолоцкій—отъ г. Твери до Приладожскихъ каналовъ, протяженіемъ	812 „

4) Герцога Александра Виртембергскаго— отъ р. Шексны до р. Сѣверной Двины, протяженіемъ . . . . . 652 вер.
5) Днѣпровско-Бугскій—отъ Днѣпра до Западнаго Буга, протяженіемъ . . . . . 1011 „
6) Огинскій—отъ Припяти до Нѣмана, протяженіемъ . . . . . 293 „
7) Березинскій—отъ Днѣпра до Западной Двины, протяженіемъ . . . . . 515 „
8) Висло-нѣманскій—отъ Западнаго Буга до Нѣмана, протяженіемъ . . . . . 391 „
9) Обь-Енисейскій, протяженіемъ около . . 1100 „

Кромѣ сего имѣются слѣдующія шлюзованныя части:

1) Рѣки Тезы отъ г. Шуи до устья, протяженіемъ . . . . . 84 вер.
2) Рѣки Москвы отъ г. Москвы до Коломны протяженіемъ . . . . . 170 „

Послѣдняя принадлежитъ частному обществу и подчинена лишь Инспекціи Вѣдомства Путей Сообщенія.

А) Относительно водныхъ путей Березинскаго, Днѣпровско-Бугскаго, Огинскаго, Вышневолоцкаго и Тихвинскаго-Государственный Совѣтъ, при разсмотрѣніи смѣты Министерства Путей Сообщенія на 1890 г., опредѣлилъ. предоставить Министру Путей Сообщенія, при участіи заинтересованныхъ вѣдомствъ и учрежденій, войти въ обсужденіе вопроса о назначеніи, какое слѣдуетъ дать поименованнымъ воднымъ путямъ и о послѣдствіяхъ такого обсужденія представить, въ свое время, Государственному Совѣту.

Во исполненіе сего была образована Комиссія, всесторонне изучившая вышеназванные пути на мѣстѣ. Отчеты этой Комиссіи, за исключеніемъ отчета по Березинской системѣ, разсмотрѣны уже въ особомъ Совѣщаніи, учрежденномъ при Министерствѣ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія съ участіемъ представителей отъ заинтересованныхъ вѣдомствъ и учрежденій и о результатахъ обсужденія

въ семъ Совѣщаніи предполагается доложить Государственному Совѣту. Совѣщаніемъ этимъ установлено, что пути: Днѣпровско-Бугскій, Огинскій и Тихвинскій имѣютъ государственное значеніе, и высказана желательность не только ихъ поддержанія, но и улучшенія; Вышневолоцкій же путь признанъ утратившимъ нынѣ свое транзитное значеніе, и посему входящія въ его составъ рр. Тверца и Мста должны содержаться въ исправности лишь какъ пути, имѣющіе мѣстное значеніе.

Вопросъ о дальнѣйшемъ поддержаніи Березинскаго пути пока не разрѣшенъ въ виду необходимости выясненія наивыгоднѣйшаго направленія соединенія Западной Двины и Днѣпра.

Для выясненія сего Министерство Путей Сообщенія предприняло: во 1-хъ, изслѣдованія Лучессо-Оршицкаго водораздѣла между бассейнами Западной Двины и Днѣпра и во 2-хъ, производство пробныхъ работъ, а также изысканій и изслѣдованій въ порожистой части р. Днѣпра, кои нынѣ уже закончены и служатъ основаніемъ для вырабатываемаго проекта улучшенія порожистой части рѣки Днѣпра.

Б) Въ отчетномъ году особое вниманіе Министерства было обращено на изслѣдованіе Обь-Енисейскаго воднаго пути, соединяющаго бассейны рѣкъ Оби и Енисея.

Означенный водный путь начатъ былъ еще въ 1878 году, когда впервые возникла мысль о соединеніи искусственнымъ каналомъ р. Язевой бассейна р. Оби съ р. Касъ, впадающей въ Енисей.

Послѣ цѣлаго ряда изысканій былъ составленъ подробный проектъ, согласно которому по этой системѣ должны были проходить суда, длиною въ 22 саж., шириною въ $3^1/_2$ саж., съ осадкой семь четвертей. Стоимость этого проекта была исчислена 10 милліоновъ руб. и въ основу его положено было воззрѣніе на Обь-Енисейскій путь, какъ на водный путь, имѣющій соединить непрерывнымъ, на протяженіи 5.700 вер., воднымъ сообщеніемъ Европу съ Азіей черезъ Обь, Иртышъ, Тоболъ и Туру до г. Тюмени съ

одной стороны и черезъ Енисей, Ангару, Байкалъ и Селенгу до Китайской границы съ другой. Поэтому, въ числѣ вышеуказанныхъ 10 милліоновъ, два милліона предположено было ассигновать на улучшеніе судоходныхъ условій р. Ангары.

Къ сожалѣнію, проектъ, подобно многимъ инымъ предположеніямъ нашимъ по гидротехническимъ сооруженіямъ, подвергся весьма значительному сокращенію при дальнѣйшей своей разработкѣ и, вмѣсто испрашиваемыхъ 10 милліоновъ было отпущено всего 2.690.000 руб., вслѣдствіе чего достигнутые этими работами результаты весьма существенно разнятся отъ первоначальныхъ предположеній.

Въ виду выясненія дѣйствительнаго положенія этого воднаго пути въ настоящее время и степени его пригодности къ перевозкѣ грузовъ, въ теченіе этого лѣта была командирована на мѣсто особая комиссія изъ инженеровъ-гидротехниковъ, которая нынѣ закончила свои труды.

Комиссія эта нашла искусственныя сооруженія Обь-Енисейскаго воднаго пути выстроенными вполнѣ правильно и въ полномъ порядкѣ. Вышеуказаное же сокращеніе суммъ, ассигнованныхъ на производство работъ, отразилось тѣмъ, что вмѣсто судовъ, длиною 22 саж., съ осадкою въ семь четвертей, которыя должны были проходить по этому водному пути согласно первоначальному проекту, по Обь-Енисейскому пути въ настоящее время могутъ ходить суда, не болѣе 10 саж., и съ осадкою не свыше 5 четвертей. Вслѣдствіе этого обстоятельства, а также того, что постройка этого воднаго пути была ведена крайне медленно, къ нему утратилось довѣріе въ торгово-промышленномъ мірѣ и поэтому въ настоящее время по этому пути совершенно не идетъ частныхъ грузовъ, казенныхъ же грузовъ за два послѣднихъ года перевезено всего около 20.000 пуд.

Вслѣдствіе сего комиссія гидротехниковъ остановилась на мысли, что прежде всего необходимо было бы вернуть довѣріе къ этому водному сообщенію, что по мнѣнію ея достижимо установленіемъ казеннаго на немъ пароходства.

Той же комиссіей весьма тщательно были выработаны слѣдующія три предположенія о возможномъ въ

будущемъ улучшеніи Обь-Енисейскаго воднаго пути. При условіи обезпеченія безпрепятственнаго по этому пути хода судовъ длиною въ 12 саж., шириною въ 3 саж., съ осад-0,17 саж,, необходимо было бы, по вычисленію комиссіи, затратить 75.000 руб.; затѣмъ, при условіи обезпеченія хода судовъ длиною 22 саж., шириною $3^1/_2$ саж. и съ осадкою 0,43 саж., пришлось бы затратить на улучшеніе этого пути $2^1/_2$ милліона и наконецъ, обезпеченіе свободнаго въ теченіе всей навигаціи хода судовъ того же размѣра, но съ осадкою въ 0,58 саж., т. е. возстановленіе первоначальнаго проекта, достижимо по мнѣнію комиссіи при затратѣ на работы по этому водному пути до 8 милліоновъ рублей.

Не входя въ настоящее время въ оцѣнку практической осуществимости этихъ предположеній, нельзя однако не видѣть въ нихъ доказательства возможности дальнѣйшаго развитія и улучшенія Обь-Енисейскаго воднаго пути и по сему казалось бы, что предположенія эти надлежало бы имѣть въ виду при сужденіи о средствахъ, которыя могутъ быть ассигнуемы въ будущемъ на водные пути Сибири.

В) На всѣхъ состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія искусственныхъ водныхъ путяхъ, въ теченіе 1895 г., производились работы по содержанію, малому и капитальному ремонту сооруженій въ размѣрѣ отпущенныхъ средствъ, на Маріинскомъ же водномъ пути, кромѣ обыкновенныхъ ремонтныхъ работъ, въ 1895 г. продолжались начатыя еще въ 1890 г. работы по переустройству и коренному улучшенію этого пути, имѣющія цѣлью доставить безпрепятственное плаваніе между Рыбинскомъ и С.-Петербургомъ судамъ длиною 30 саж., шириною $4^1/_2$ саж., съ осадкою $^{10}/_4$ арш., съ грузомъ до 41.500 пуд., вмѣсто плавающихъ нынѣ судовъ, длиною до 20 саж., шириною 4 саж., съ осадкой $^8/_4$ арш., подымающихъ до 20.000 пуд. груза.

Съ окончаніемъ означеннаго переустройства провозоспособность пути удвоится и можетъ достичь 120.000.000 пуд. при стоимости фрахта не болѣе 8 коп. съ пуда за все разстояніе въ 1.065 вер.

Стоимость работъ по предварительнымъ исчисленіямъ

была опредѣлена въ 12.565.000 руб., каковая сумма и была ассигнована Государственнымъ Совѣтомъ. Въ эту сумму не вошла стоимость работъ по улучшенію р. Свири и каналовъ Онежскаго, Императора Александра III и Императрицы Маріи Ѳеодоровны, каковыя работы положено было произвести на ремонтныя средства.

Работы на искусственной части системы и по шлюзованію р. Шексны въ Вытегорскомъ округѣ путей сообщенія близятся въ настоящее время къ концу и будутъ вполнѣ закончены къ предстоящей навигаціи.

Работы въ С.-Петербургскомъ округѣ Путей Сообщенія, состоящія въ углубленіи канала Императора Александра II, замедлились, какъ вслѣдствіе болѣе поздняго къ нимъ приступа (въ 1892 году), такъ и непредвидѣнныхъ усложненій при ихъ производствѣ.

Вслѣдствіе таковыхъ непредвидѣнныхъ дополнительныхъ работъ, встрѣтившихся при переустройствѣ Маріинской системы, надо ожидать нѣкотораго, противъ первоначальнаго исчисленія, перерасхода денежныхъ суммъ, размѣръ коего въ настоящее время выясняется.

Углубленіе Приладожскихъ каналовъ производится лишь на случай самаго низкаго стоянія воды въ Ладожскомъ озерѣ; поэтому можно сказать съ полной увѣренностью, что проходъ въ предстоящую навигацію отъ Рыбинска до С.-Петербурга волжскихъ баржей, длиною 30 саж., шириною $4^1/_2$ саж., будетъ вполнѣ возможенъ съ осадкой, по стоянію воды, въ свободныхъ частяхъ пути, въ предѣлахъ отъ 8 до 10 четвертей арш., т. е. съ грузомъ отъ 36.500 до 41.500 пуд.

Предположенія Министерства Путей Сообщенія по улучшенію въ 1896 году водныхъ путей.

Начиная съ 1895 года, Министерствомъ Путей Сообщенія былъ исполненъ рядъ работъ, имѣвшихъ цѣлью регулировать одинъ изъ затруднительнѣйшихъ для судоходства участковъ средней Вислы у гор. Варшавы, длиною 11 верстъ, и тѣмъ самымъ обезпечить правильное и непрерывное дѣйствіе расположенныхъ на названномъ участкѣ Варшавскихъ водопроводныхъ и канализаціонныхъ сооруженій.

При помощи произведенныхъ по сіе время работъ озна-

ченная цѣль въ значительной степени уже достигнута; тѣмъ не менѣе, для окончательнаго закрѣпленія русла рѣки Вислы въ предѣлахъ помянутаго участка, необходимо предпринять еще нѣкоторыя работы, какъ въ видахъ закрытія побочныхъ рукавовъ Вислы, для устраненія возможности обхода рѣкой возведенныхъ въ главномъ руслѣ сооруженій, такъ и для укрѣпленія незащищенныхъ береговъ и приведенія въ исправность исполненныхъ ранѣе сооруженій.

Помянутыя дополнительныя работы предполагается исполнить въ теченіи двухъ послѣдующихъ лѣтъ, а стоимость ихъ опредѣлилась въ 437.200 р., изъ коихъ 100.000 р. уже ассигновано Государственнымъ Совѣтомъ условно, по смѣтѣ Министерства на 1896 годъ; объ отпускѣ же остальныхъ 337.200 р. Министръ Путей Сообщенія предполагаетъ войти, въ ближайшемъ будущемъ, въ Государственный Совѣтъ съ особымъ представленіемъ.

На ряду съ попеченіями о регулированіи Вислы Министерство Путей Сообщенія озабочено завершеніемъ выправительныхъ работъ на рѣкѣ Волгѣ у г. Саратова, гдѣ изъ двухъ рукавовъ Волги, какъ упомянуто было выше, правый идущій вдоль города, совершенно занесенъ пескомъ, а лѣвый рукавъ, ходовой фарватеръ, удаляющійся отъ города, ниже Саратова, постепенно сталъ мелѣть, образуя перекатъ, и представляетъ существенное препятствіе для Волжскаго судоходства. За послѣдніе два года, благодаря усиленному дѣйствію землечерпательныхъ снарядовъ, въ этомъ перекатѣ образованъ удобный ходъ и теченіе Волги направлено къ нижнимъ Саратовскимъ пристанямъ, какъ городскимъ, такъ и желѣзнодорожнымъ. Такое расположеніе русла рѣки представляетъ большія удобства для транзитнаго судоходства, а въ нѣкоторой мѣрѣ также отвѣчаетъ интересамъ г. Саратова и примыкающихъ къ нему двухъ желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ одна составляетъ единственный путь, соединяющій Волгу съ обширной и богатой Уральскою областью. Посему заботы Министерства въ настоящее время направлены къ закрѣпленію образовавшагося фарватера и приведенію Волги у Саратова въ устойчивый видъ, для чего

необходимо устройство сооруженій, направляющихъ теченіе рѣки, а также укрѣпленіе песчанаго берега фашинами.

Перечисленныя работы предположено выполнить въ теченіе четырехъ послѣдующихъ лѣтъ и на означенныя работы уже ассигновано Государственнымъ Совѣтомъ 200.000 р. условно, по смѣтѣ вѣдомства на 1896 годъ. По окончательномъ же выясненіи стоимости всѣхъ приведенныхъ работъ у Саратова, Министръ Путей Сообщенія предполагаетъ войти, въ ближайшемъ будущемъ, съ особымъ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ объ отпускѣ, въ теченіе четырехъ лѣтъ, потребныхъ на сіе денежныхъ средствъ.

Учрежденіе и первый годъ дѣятельности Томскаго округа путей сообщенія.

Сооруженіе Великой Сибирской желѣзной дороги, требующее усиленнаго подвоза матеріаловъ, необходимыхъ при ея постройкѣ, и увеличившійся въ послѣдніе годы приливъ переселенцевъ въ Сибирь значительно оживили, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже вызвали къ жизни судоходство на многихъ рѣкахъ Западной Сибири, лишенныхъ до сего времени, надзора и попеченія со стороны вѣдомства Путей Сообщенія. Предъявляемыя къ означеннымъ рѣкамъ новыя, повышенныя требованія вмѣстѣ съ тѣмъ обусловили необходимость озаботиться упорядоченіемъ условій плаванія путемъ введенія на нихъ судоходнаго надзора, а также принять мѣры къ улучшенію ихъ естественныхъ условій и возможно большему приспособленію ихъ для нуждъ судоходства. На ряду съ этимъ было принято во вниманіе, что улучшаемые водные пути въ будущемъ, по окончаніи постройки Сибирской желѣзной дороги, будутъ служить естественными подъѣздными путями къ магистральной линіи желѣзной дороги, оживятъ торговлю и промышленность обширной и малонаселенной Сибири, обезпечатъ колонизацію ея и дадутъ грузы желѣзной дорогѣ. Съ этой цѣлью

Высочайше утвержденнымъ въ 30 день іюня 1893 года положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги учреждено было Временное Западно-Сибирское Управленіе внутренними водными путями съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи это Управленіе было учреждено законодательнымъ порядкомъ чрезъ Государственный Совѣтъ и содержалось на обще-государственныя средства, отпускемыя по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія; одновременно съ учрежденіемъ названнаго временнаго Управленія, Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги были отпущены и необходимыя средства изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій Сибирской желѣзной дороги, какъ на содержаніе самаго Управленія съ двумя участками, такъ и на единовременные расходы по улучшенію судоходнаго состоянія рѣкъ Западной Сибири.

20 марта 1895 года воспослѣдовало Высочайшее утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта объ учрежденіи Томскаго округа Путей сообщенія и объ утвержденіи штата сего округа, а 1-го іюля 1895 года означенный штатъ былъ введенъ въ дѣйствіе. Одновременно съ этимъ упразднены: Высочайше учрежденное 3 мая 1893 г. Управленіе Обь-Енисейскимъ водянымъ путемъ и временное Управленіе Западно-Сибирскими внутренними водными путями, водные же пути, состоявшіе въ вѣдѣніи двухъ поименованныхъ упраздненныхъ Управленій, поручены надзору вновь учрежденнаго округа, въ составъ котораго такимъ образомъ вошли: рѣка Обь съ притоками (Ница, Тура, Тоболъ, Иртышъ, Чулымъ и Томь) и Обь-Енисейскій соединительный водный путь, а именно: естественныхъ рѣкъ, протяженіемъ 8.328 верстъ, шлюзованныхъ рѣкъ, протяженіемъ 93 версты, и соединительный каналъ, протяженіемъ 7,09 вер., а всего 8.428 верстъ.

Дѣятельность Томскаго округа въ отчетномъ году выражалась какъ въ завершеніи нѣкоторыхъ работъ, возложенныхъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги на упраздненное нынѣ Управленіе Западно-Сибирскими путями и производившихся на средства фонда вспомогательныхъ пред-

пріятій Сибирской желѣзной дороги, такъ и въ производствѣ землечерпательныхъ работъ, имѣвшихъ цѣлью улучшеніе естественно-судоходныхъ условій рѣкъ Туры и Тобола, и снабженіи затруднительныхъ для плаванія мѣстъ на рѣкахъ предостерегательными и обстановочными знаками. Изъ работъ первой категоріи въ теченіе 1895 г. произведены: 1) сборка землечерпательницы „Сибирская 2-я“, перевезенной въ 1894 г. въ разобранномъ видѣ изъ г. Перми въ г. Тюмень; 2) устройство каютныхъ помѣщеній на баркасѣ „Тура“; 3) пріемка и сборка парохода „Обь“, доставленнаго желѣзнодорожнымъ путемъ, въ разобранномъ видѣ, въ г. Омскъ; 4) постройка распоряженіемъ Управленія, на Жабынскомъ механическомъ заводѣ Товарищества „Курбатова и Игнатова“, двухъ колесныхъ пароходовъ и ихъ пріемка; 5) рекогносцировочныя изслѣдованія р. Томи; и 6) заготовка указательныхъ и предостерегательныхъ знаковъ (весеннихъ) по Томскому округу.

Что касается работъ по улучшенію судоходныхъ условій рѣкъ, то главныя заботы Округа были направлены на разработку нѣкоторыхъ наиболѣе затруднительныхъ перекатовъ на р. Турѣ и Боболѣ. На означенныхъ рѣкахъ насчитывалось до 25 перекатовъ, на которыхъ въ малую воду допускалась осадка въ 5 и нерѣдко въ 4 четверти, а на перекатахъ Субботинскомъ, Усть-Пышминскомъ и Паренкинскомъ въ то время вода спадала до 12 вершковъ и названные перекаты являлись такимъ образомъ стѣснительной преградой для плаванія даже порожнихъ судовъ. Между тѣмъ р. Тура отъ г. Тюмени до устья и р. Боболъ входятъ въ составъ двухъ главныхъ водныхъ линій Сибири: Тюмень-Томскъ (Тура, Боболъ, Иртышъ и Обь) и Тюмень-Омскъ, Семипалатинскъ (Тура, Боболь, Иртышъ) и притомъ р. Тура, какъ соединительное звено Сибири съ Европой, составляетъ существенную часть указанныхъ водныхъ путей Сибири. Лишь при посредствѣ р.р. Туры и Тобола возможна доставка водянымъ путемъ всѣхъ грузовъ изъ

Европы въ Сибирь и обратно, а въ томъ числѣ и доставка грузовъ на строющуюся Сибирскую желѣзную дорогу.

Поэтому, въ 1894 году, послѣ наступленія мелководья, Временнымъ управленіемъ Западно-Сибирскими водными путями, во второй половинѣ августа мѣсяца, были произведены на р. Турѣ работы по временному углубленію Субботинскаго переката, а въ половинѣ сентября Усть-Пышминскаго, перваго—путемъ кулевыхъ и щитовыхъ запрудъ, а втораго—плетневыми заграждеиіями. Результатомъ этихъ работъ было временное углубленіе перекатовъ съ 12 вершковъ на $4^1/_2$ четверти, что дало возможность пройти по нимъ груженымъ судамъ; затѣмъ тогда же было приступлено къ производству правильныхъ регуляціонныхъ и берего-укрѣпительныхъ работъ на названныхъ выше Субботинскомъ и Паренкинскомъ перекатахъ, а также отчасти и на Усть-Пышминскомъ. Въ 1895 году на означенномъ участкѣ рѣкъ Туры и Тобола были сосредоточены объ землечерпательныя машины округа, которыми расчищались перекаты: Субботинскій, Грязнухинскій, Усть-Пышминскій, Шешуковскій и нѣкоторые другіе, причемъ всего за время работъ было вынуто 8.034.54 куб. сажени грунта. Наряду съ этимъ на Паренкинскомъ перекатѣ, въ цѣляхъ закрѣпленія результатовъ землечерпанія, сдѣланы плетневые заборы и устроены полузапруды. Означенными мѣропріятіями приведенные перекаты были окончательно разработаны и на нихъ достигнута въ межень глубина 7—8 четвертей.

Въ теченіе 1895 года производились надлежащія наблюденія на 25 водомѣрныхъ постахъ и 16 водомѣрно-метеорологическихъ станціяхъ по Иртышскому участку и на 26 водомѣрныхъ постахъ по Обьскому участку. Свѣдѣнія о горизонтѣ воды въ верховьяхъ рѣкъ Туры, Тобола и Иртыша по Иртышскому участку и въ верховьяхъ рр. Томи, Чулыма и Оби по Обьскому участку получаются въ навигаціонное время по телеграфу. Какъ въ минувшую, такъ и въ нынѣшнюю навигапію свѣдѣнія, получаемыя ежедневно по телеграфу о состояніи уровня воды въ гг. Верхотурьѣ, Туринскѣ, Ирбитѣ, Семипалатинскѣ и Павло-

дарѣ, доставлялись всѣмъ главнѣйшимъ пароходнымъ фирмамъ въ г. Тюмени, агентамъ Западно-Сибирской и Средне-Сибирской желѣзной дороги, Тюменскому окружному исправнику и чиновнику по переселенческимъ дѣламъ. Свѣдѣнія же о состояніи уровня воды въ верховьяхъ рѣкъ Чулыма, Томи и Оби ежедневно печатались въ газетѣ „Томскій Листокъ".

По содержанію обстановки указательными знаками на затруднительныхъ для судоходства мѣстахъ производились работы въ Иртышскомъ участкѣ, на рѣкѣ Иртышѣ между устьемъ его и г. Семипалатинскомъ и на рѣкахъ Турѣ и Тоболѣ отъ г. Тюмени до г. Тобольска. На всемъ этомъ протяженіи было обставлено свыше 250 мѣстъ.

По Обьскому участку въ навигацію 1895 г. была произведена почти сплошь обстановка фарватера рѣки Оби отъ села Кривощекова, пункта пересѣченія строющейся желѣзной дороги, до устья рѣки Томи, на протяженіи 270 вер. и рѣки Томи, отъ пересѣченія ея желѣзной дорогой у дер. Поломошной до устья, на протяженіи 165 вер., причемъ было учреждено свыше 100 судоходныхъ постовъ, дѣйствовавшихъ всю навигацію.

Распоряженіемъ же Обьскаго участка, по просьбѣ Управленія Средне-Сибирской желѣзной дороги и на ея средства, содержался на р. Томи, выше дер. Поломошной, особый наблюдательный судоходный постъ, на обязанности котораго лежало проводить плоты и суда подъ фермы строющагося черезъ р. Томь желѣзнодорожнаго моста.

На успѣхъ дѣятельности Округа не могли не повліять недостаточное ассигнованіе суммъ на расходы по содержанію обстановки (по 15 руб. на версту) и не ознакомленность прибрежныхъ жителей съ работами по обстановкѣ рѣкъ, а главнымъ образомъ, новизна самаго дѣла, причемъ необходимо было въ короткій срокъ, спѣшно заготовить большое количество указательныхъ знаковъ, устроить водомѣрные посты и метеорологическія станціи, производить землечерпательныя работы, временныя водостѣснительныя работы, производить обстановку и т. д. Тѣмъ не менѣе работы Управ-

ленія, а засимъ Округа, и за это короткое время не остались безъ результата. Благодаря устройству сѣти водомѣрныхъ постовъ и водомѣрно-метеорологическихъ станцій и производившимся на нихъ наблюденіямъ, пароходо-владѣльцы своевременно получали свѣдѣнія о состояніи уровня воды въ разныхъ пунктахъ рѣкъ Западной Сибири и сообразно этимъ свѣдѣніямъ своевременно могли принимать мѣры къ надлежащей и соотвѣтствующей нагрузкѣ судовъ, чѣмъ устранялся расходъ на непредвидѣнныя перегрузки.

Производившаяся въ навигаціи 1894 и 1895 г. г. обстановка рѣкъ, хотя и не въ полномъ и желательномъ объемѣ, вслѣдствіе недостаточности ассигнованій на сей предметъ, дала однако пароходо-владѣльцамъ возможность ходить съ безопасностью при надлежащей осадкѣ судовъ по такимъ мѣстамъ рѣкъ, по которымъ въ прежнее время, если и ходили пароходы въ этотъ же періодъ навигаціи, то съ большими затрудненіями. Къ такимъ участкамъ водныхъ путей Западной Сибири надо отнести часть рѣки Оби, отъ устья р. Томи до с. Кривощекова (пунктъ пересѣченія р. Оби желѣзной дорогой), рѣку Туру и верховья р. Иртыша отъ г. Семипалатинска до г. Омска. Производство обстановки р. Томи отъ ея устья до дер. Поломошной (пунктъ пересѣченія рѣки Томи желѣзной дорогой) дало возможность въ теченіе всей навигаціи 1894 года и первой половины навигаціи *) 1895 года частнымъ и казеннымъ пароходамъ ходить по этой рѣкѣ отъ г. Томска, т. е. по той ея части, по которой въ прежнее время пароходство вовсе не производилось; въ навигаціи 1894 и 1895 гг. къ мѣсту пересѣченія этой рѣки линіей строющейся Сибирской желѣзной дороги перевозились желѣзнодорожные грузы.

Кромѣ того освѣщеніе фарватера рѣкъ въ обставляемыхъ мѣстахъ давало возможность ходить пароходамъ въ темныя ночи; что значительно удлиннило весьма короткій навигаціонный періодъ на рѣкахъ Западной Сибири. До производства об-

*) Вслѣдствіе большаго мелководья во вторую половину навигаціи 1895 г. пароходное движеніе не могло совершаться.

становки и освѣщенія фарватера рѣкъ, пароходы на указанныхъ выше участкахъ въ темныя ночи всегда останавливались, боясь попасть на мель, карчу или камень, а днемъ, прежде прохода перекатовъ, производили по нимъ предварительно тщательные промѣры глубины на фарватерѣ, на что затрачивалось не мало времени. Кромѣ того производство обстановки рѣкъ уменьшило накладные расходы судовладѣльцевъ по проводкѣ судовъ.

Въ будущемъ, при развитіи обстановки рѣкъ указательными и предостерегательными знаками въ желаемомъ и необходимомъ объемѣ, можно ожидать, что пароходы будутъ съ полною увѣренностью ходить и днемъ и ночью съ надлежащей осадкой по обставляемымъ рѣкамъ Западной Сибири, чѣмъ достигнется удешевленіе фрахтовъ и болѣе скорая доставка грузовъ.

Выше было указано на недостаточный размѣръ ассигнованныхъ суммъ на расходы по содержанію обстановки рѣкъ и найма постовой прислуги, который для Сибири исчисленъ въ 15 рублей, тогда какъ въ Европейской Россіи стоимость содержанія обстановки одной версты обходится заурядъ въ 45 руб. Уменьшеніе для рѣкъ Западной Сибири въ три раза поверстной стоимости содержанія обстановки, сравнительно съ таковою на рѣкахъ Европейской Россіи, мотивировалось тѣми соображеніями, что въ Сибири, въ первые годы, будутъ обставляться лишь самыя затруднительныя мѣста, что надзоръ за обстановкою можно будетъ поручить наблюдателямъ водомѣрныхъ постовъ и что освѣщенія при весенней обстановкѣ не потребуется.

Между тѣмъ вышеприведенныя соображенія, какъ показала двухлѣтняя практика, совершенно не оправдываютъ столь малаго поверстнаго назначенія суммъ на содержаніе обстановки, такъ какъ расходы на весеннее освѣщеніе, не производимое на сѣверѣ, сравнительно незначительны, а сбереженій отъ порученія надзора за обстановкою наблюдателямъ водомѣрныхъ постовъ не было и въ будущемъ не предвидится, такъ какъ обязанности эти почти несовмѣстимы, а могущія быть достигнутыми въ этомъ направленіи сбере-

женія были бы столь ничтожными, что они не имѣли бы вліянія на удешевленіе производства обстановки.

Особенности же мѣстныхъ условій Сибирскихъ рѣкъ, какъ то: значительное протяженіе, большая ихъ ширина, совершенная пустынность и безлюдность береговъ этихъ рѣкъ на большей части ихъ протяженія, частое измѣненіе направленія фарватера, подмывы и обвалы береговъ, постоянное образованіе карчей, частыя бури, отсутствіе точныхъ свѣдѣній о самыхъ рѣкахъ вслѣдствіе новизны дѣла, дороговизна рабочихъ рукъ, необходимость привоза издалека постовой прислуги и содержаніе ея въ необитаемыхъ мѣстахъ, иногда съ заботою о доставленіи имъ пропитанія, дѣлаютъ совершенно невозможнымъ, производство обстановки фарватеровъ этихъ рѣкъ указательными и предостерегательными знаками при отпускѣ на сей предметъ суммъ по разсчету въ 15 руб. на версту. Въ настоящее время въ предѣлахъ отпускаемыхъ суммъ производится обстановка лишь самыхъ затруднительныхъ мѣстъ въ ограниченномъ размѣрѣ, тогда какъ однимъ изъ главныхъ условій успѣшности и безопасности судоходства является именно полная обстановка фарватеровъ рѣкъ.

Современное состояніе водныхъ путей Иртышскаго и Обьскаго участковъ Томскаго округа.

Между рѣками Западной Сибири, входящими въ составъ Томскаго округа путей сообщенія первенствующее значеніе въ экономическомъ отношеніи имѣютъ тѣ рѣки и ихъ части, которыя образуютъ непрерывный водный (пароходный) путь между городами: а) Тюменью и Томскомъ, и б) Тюменью и Семипалатинскомъ; первый путь составляютъ рѣки: Тура—отъ г. Тюмени до впаденія въ Тоболъ (170 в.), часть р. Тобола—отъ устья р. Туры до впаденія въ Иртышъ (240 в.), часть Иртыша—отъ устья Тобола до впаденія въ Обь (547 в.), р. Обь — отъ устья Иртыша до устья р. Томи (1.330 в.) и р. Томь до г. Томска (65 в.), а всего 2.352 вер. Продолженіе этого пути по р. Оби, минуя р. Томь, ведетъ на ст. Кривощеково (пересѣченіи р. Оби желѣзнодорожной линіей) и далѣе на гг. Барнаулъ и Бійскъ.

Въ составъ втораго пути (Тюмень-Семипалатинскъ) вхо-

дятъ тѣ же рѣки: Тура (170 в.), Тоболъ (240 в.) и р. Иртышъ отъ устья р. Тобола до г. Семипалатинска (1.983 в.), а всего 2.493 в. По линіи Тюмень-Томскъ до настоящаго времени передвигались почти всѣ грузы, шедшіе изъ Восточной Сибири и Томской губерніи на Уралъ и дальше, а также грузы, слѣдовавшіе въ тѣ же мѣстности изъ Европейской Россіи. Количество этихъ грузовъ приблизительно составляетъ 75% всѣхъ грузовъ, проходящихъ транзитно черезъ Тюмень.

Хотя съ постройкой Великой Сибирской желѣзной дороги часть грузовъ указанной водной линіи пойдетъ со временемъ желѣзнодорожнымъ путемъ, тѣмъ не менѣе нельзя ожидать, что движеніе грузовъ водянымъ путемъ значительно уменьшится; наоборотъ, можно даже предполагать, что съ окончаніемъ постройки магистральной линіи Сибирской желѣзной дороги съ ея вѣтвью до г. Томска и съ увеличеніемъ колонизаціи Сибири значительно увеличится продуктивная способность края, слѣдствіемъ чего явится новая добыча большого количества сырыхъ продуктовъ, которые, съ постройкой Пермь-Котласской желѣзной дороги, будутъ искать себѣ сбыта на Европейскихъ рынкахъ, двигаясь къ Уралу дешевымъ водянымъ путемъ. Между тѣмъ судоходныя условія воднаго пути Тюмень-Томскъ не вездѣ одинаковы: въ то время, какъ средняя часть пути отъ г. Тобольска до устья р. Томи (1.877 в.) допускаетъ осадку не менѣе 10 четвертей и лишь въ рѣдкіе, исключительные годы 8 четвертей (на двухъ перекатахъ), по рр. Турѣ и Тоболу, на которыхъ мелководье иногда начинается со второй половины іюня, глубина на перекатахъ (числомъ до 25) бывала отъ 6 до 4 четв., а на трехъ изъ нихъ понижалась до 3 четв. и даже до 10 вершковъ.

На р. Томи отъ устья до Черемошинской пристани, расположенной въ 5 вер. отъ г. Томска, глубина до августа бываетъ удовлетворительна, не менѣе 8 четвертей; со второй же половины августа въ мелководные годы на ней обнаруживаются 5—6 перекатовъ въ 5—4½ четв. глубиной. Между Черемошинской пристанью и г. Томскомъ (5 в. по р. Томи) суще-

ствуетъ одинъ перекатъ (менѣе 3 четв. глубины), который позволяетъ судамъ подходить къ самому городу лишь во время высокаго стоянія воды.

Верхняя часть Оби, между устьемъ р. Томи и г. Барнауломъ (691 в.), находится въ нѣсколько лучшихъ условіяхъ и глубина на перекатахъ этой части рѣки даже въ мелководье не бываетъ меньше 6 четв. и лишь въ исключительные годы глубина воды на нѣкоторыхъ перекатахъ и здѣсь падаетъ до 5 и даже $4^1/_2$ четв. На этомъ участкѣ р. Оби главное затрудненіе для судоходства представляютъ карчи, отдѣльные камни и песчаныя отмели и косы (между устьемъ Томи и с. Кривощековымъ). Выше г. Барнаула до г. Бійска (235 в.) судоходство съ осадкою до 10 четв. возможно лишь весною, а затѣмъ съ іюня вода быстро падаетъ и въ концѣ іюня глубина на перекатахъ не превышаетъ 4—3 четв., къ какому времени стараются провести всѣ необходимые грузы. Вслѣдствіе указаннаго судоходнаго состоянія на конечныхъ частяхъ разсматриваемаго воднаго пути, безперегрузочная перевозка на судахъ съ большей осадкой возможна лишь до спада высокой воды, а затѣмъ въ большую часть навигаціи перевозка грузовъ совершается съ неоднократными перегрузками, что значительно удораживаетъ провозъ; такъ напримѣръ, пароходо-владѣльцы берутъ по 5 коп лишнихъ съ пуда, если на перекатахъ рр. Туры и Тобола будетъ меньше 6 четв. глубины. Нельзя также не указать на тѣ затрудненія, какія испытываетъ судоходство на этомъ пути отъ отсутствія телеграфа почти на всемъ его протяженіи. Въ настоящее время по р. Оби ниже гор. Томска и по р. Иртышу ниже г. Тобольска не имѣется телеграфной линіи и по выходѣ пароходовъ изъ Томска къ Тюмени или изъ Тобольска къ Томску они совершенно исчезаютъ изъ виду на довольно долгое время. Отсутствіе телеграфа и телеграфныхъ свѣдѣній изъ сѣверныхъ пунктовъ значительно сокращаетъ и безъ того малый навигаціонный періодъ, такъ какъ пароходо-владѣльцы, наученные опытомъ, предпочитаютъ позднѣе открывать и раньше закрывать навигацію, чѣмъ рисковать весною за-

стигнуть на сѣверѣ ледоходъ или осенью зимовать въ тѣхъ же мѣстахъ въ виду ранняго ледостава *).

Главную часть втораго воднаго пути „Тюмень-Семипалатинскъ“ составляетъ р. Иртышъ, которая по своимъ судоходнымъ условіямъ можетъ быть раздѣлена на три участка: на первомъ изъ нихъ (отъ г. Семипалатинска до г. Павлодара или вѣрнѣе до Черноярской пристани, 48 вер. ниже) судоходство можетъ производиться въ высокую воду, приблизительно до 15 іюня, съ осадкою до 8 и болѣе четвертей, позже 15 іюня вода быстро падаетъ и глубина въ порожистой части рѣки на камняхъ понижается до 4 четв. и движеніе судовъ бываетъ незначительное. На этой части рѣки главное препятствіе судоходства представляютъ 4 порожистыхъ мѣста и нѣсколько отдѣльныхъ камней и скалистыхъ зубцовъ, искривляющихъ фарватеръ; на остальныхъ мелкихъ мѣстахъ рѣки, насколько извѣстно, глубина бываетъ не менѣе 5 четвертей.

На участкѣ ниже г. Павлодара или Черноярской пристани до г. Тары судоходство возможно во все время навигаціи съ осадкою не менѣе 6 четв.; ниже г. Тары на третьемъ участкѣ, Иртышъ глубокъ и доступенъ для судовъ съ большей осадкой въ теченіе всей навигаціи.

Изъ вышеизложеннаго видно, что главное препятствіе для успѣшнаго плаванія по р. Иртышу до г. Семипалатинска въ теченіе всей навигаціи представляютъ указанныя 4 порожистыхъ мѣста и что по углубленіи и расчисткѣ этихъ четырехъ мѣстъ, уборки отдѣльныхъ камней и выступающихъ по фарватеру каменныхъ грядъ и при тщательной сплошной обстановкѣ фарватера указательными и предостерегательными знаками—судоходство по ней было бы возможно во все время навигаціи съ осадкою до 5 четв. Приведеніе въ указанное судоходное состояніе этой части р. Иртыша безусловно необходимо для интересовъ

---

*) Недостатокъ телеграфныхъ линій вдоль судоходныхъ рѣкъ ощущается почти на всѣхъ рѣкахъ и въ Европейской Россіи.

Сибирской желѣзной дороги, для которой эта часть рѣки составляетъ естественный подъѣздной путь.

Не смотря на приведенные недостатки водныхъ путей Западной Сибири, пароходство на нихъ замѣтно развивается. По имѣющимся свѣдѣніямъ первый пароходъ на водныхъ путяхъ Обьскаго бассейна появился въ 1844 г. и оставался единственнымъ до 1854 г., въ теченіе котораго прибавилось еще два парохода; въ 1864 г. ихъ было 16, въ 1874 г.—31, въ 1884—55 и въ 1894 г.—102. Всего по Обьскому бассейну въ навигацію 1894 г. числилось по записямъ — 425 судовъ, съ общею подъемною способностью въ 15.313.150 пудовъ, изъ нихъ паровыхъ—102, имѣющихъ въ общей сложности до 7.000 номин. силъ, съ подъемною способностью въ 444.650 пудовъ

Принимая во вниманіе все вышеизложенное, для улучшенія судоходныхъ условій водныхъ путей Обьскаго бассейна и для ихъ изученія желательно было бы выполненіе, въ ближайшемъ будущемъ, нижеслѣдующихъ мѣръ;

1) производство подробныхъ изслѣдованій рѣкъ Туры и Тобола отъ г. Тюмени до г. Тобольска и р. Томи отъ ея устья до г. Томска, съ составленіемъ проектовъ ихъ улучшенія;

2) ежегодное опредѣленное ассигнованіе нѣкоторой суммы по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія на постепенное производство рекогносцировочныхъ изслѣдованій рѣкъ Обьскаго бассейна, съ составленіемъ картъ, такъ какъ до настоящаго времени нѣтъ точныхъ свѣдѣній даже о протяженіи рѣкъ Западной Сибири;

3) увеличеніе отпуска суммъ на содержаніе обстановки фарватеровъ рѣкъ указательными и предостерегательными знаками, хотя бы по разсчету въ 30 р. на 1 версту, вмѣсто отпускающихся нынѣ 15 руб.;

4) устройство телеграфной линіи, на первое время, хотя бы отъ г. Тобольска до устья Иртыша, т. е. до с. Самарова;

5) коренное улучшеніе судоходныхъ свойствъ рѣкъ Туры отъ г. Тюмени до устья и Тобола отъ устья р. Туры до Тобольска и р. Томи отъ устья до г. Томска, съ устрой-

ствомъ пристани у г. Томска, составляющей окончаніе главнаго воднаго пути—Тюмень-Томскъ, съ доведеніемъ на означенныхъ рѣкахъ судоходной глубины во всю навигацію до 10 четвертей;

6) улучшеніе судоходныхъ условій верховьевъ рр. Иртыша и Оби;

7) разрѣшеніе производства обстановки фарватера верхней Оби отъ с. Кривощекова вверхъ до г. Барнаула и далѣе до г. Бійска, съ отпускомъ на сей предметъ надлежащихъ суммъ;

8) снабженіе округа потребнымъ количествомъ карчеподъемныхъ снарядовъ и шестью землечерпательными машинами, сверхъ имѣющихся двухъ на р. Турѣ, дабы имѣть возможность путемъ землечерпанія поддерживать необходимую глубину на наиболѣе мелкихъ участкахъ, не дожидаясь производства кореннаго улучшенія рѣкъ.

Надзоръ за паровыми котлами.

На основаніи ст. 77 т. XI ч. 2 Устава о Промышл., изд. 1887 г., паровые котлы прежде допущенія къ употребленію подвергаются испытанію для удостовѣренія въ ихъ прочности, причемъ по силѣ ст. 82 Уст. о Промышл. означенное испытаніе возобновляется каждые три года, а въ случаяхъ капитальнаго исправленія котловъ—послѣ каждаго такого исправленія.

Исполненіе приведеннаго требованія закона лежитъ на обязанности Министерства Финансовъ, но относительно пароходныхъ котловъ по всеподданнѣйшему докладу Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, въ 24-й день марта 1895 г. воспослѣдовало Высочайшее соизволеніе на передачу надзора за котлами пароходовъ, плавающихъ по внутреннимъ водамъ, изъ вѣдѣнія Министерства Финансовъ, въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія.

Такъ какъ помянутое Высочайшее повелѣніе совпало съ временемъ открытія навигаціи, то Министерство Путей Сообщенія должно было организовать дѣло надзора за пароходными котлами въ самый краткій срокъ и притомъ такъ, чтобы пароходное движеніе не встрѣтило задержекъ. Съ этою цѣлью къ освидѣтельствованію котловъ были привлечены, независимо отъ спеціальныхъ пароходныхъ техниковъ, желѣзнодорожныя управленія, мастерскія коихъ расположены по берегамъ рѣкъ и вблизи портовъ. Общее руководство этимъ дѣломъ было поручено Главному Инспектору желѣзныхъ дорогъ и завѣдующему Главною Инспекціею водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній, какъ лицу, имѣющему возможность воздѣйствовать одинаково на водяныя и желѣзнодорожныя управленія.

Принятая мѣра оказалась вполнѣ цѣлесообразною. Благодаря ей, число пунктовъ освидѣтельствованія было увеличено до соотвѣтствія съ потребностью, при чемъ заявленія пароходовладѣльцевъ о необходимости испытанія принадлежащихъ имъ котловъ были выполняемы немедленно. На всѣхъ рѣкахъ Европейской Россіи и внутреннихъ портахъ въ теченіе навигаціи 1895 года было освидѣтельствовано четырьмя пароходными техниками и 34 лицами изъ состава желѣзнодорожныхъ управленій 880 пароходныхъ котловъ.

Такимъ образомъ, возложенная на Министерство Путей Сообщенія задача, въ смыслѣ срочности и тщательности производства испытаній, была выполнена вполнѣ успѣшно.

Къ сожалѣнію, участіе вѣдомства путей сообщенія въ надзорѣ за пароходами, въ силу существующихъ законоположеній, только этимъ и должно было ограничиться, не затрогивая многихъ предметовъ, имѣющихъ прямое отношеніе къ упорядоченію плаванія паровыхъ судовъ. Между тѣмъ, ежегодно случающіяся несчастія съ пароходами указываютъ на необходимость принятія болѣе подробно разработанныхъ мѣръ, обезпечивающихъ безопасность перевозимыхъ на пароходахъ пассажировъ и грузовъ; то же самое подтверждается данными, собранными во время истекшей навигаціи, когда свидѣтельствующимъ котлы техникамъ было вмѣнено въ

обязанность представить свои заключенія о состояніи корпусовъ и механизмовъ пароходовъ, а также о снабженіи ихъ необходимыми противупожарными и спасательными средствами.

Эти данныя, выясняя неудовлетворительное состояніе многихъ пароходовъ и отсутствіе на нихъ необходимаго порядка, вызываютъ неотложность установленія особыхъ по сему правилъ, кои нынѣ и разрабатываются въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

ОТДѢЛЪ ЧЕТВЕРТЫЙ.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области портоваго дѣла.

Краткій историческій обзоръ портоваго дѣла въ Россіи.

Строительная дѣятельность въ нашихъ приморскихъ торговыхъ портахъ получила свое развитіе въ недавнее сравнительно время, за послѣдніе тридцать лѣтъ, въ особенности же съ 1885 г., когда въ составѣ Министерства Путей Сообщенія образована была особая „Временная Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ“.

Въ теченіе около столѣтія послѣ того времени, когда предѣлы Россійскаго государства расширились до береговъ Балтійскаго моря, сколько нибудь значительныя работы въ нашихъ портахъ предпринимались исключительно въ *военныхъ* цѣляхъ, для надобностей военнаго флота. Эти цѣли преслѣдовали производившіяся въ XVIII и въ началѣ XIX столѣтія работы въ *Кронштадтѣ*, *Ревелѣ* и оставшіяся неоконченными работы въ *Рогервикѣ* (переименованномъ Императрицею Екатериною II въ *Балтійскій портъ*); съ этими же цѣлями построенъ былъ Императоромъ Петромъ I *Таганрогскій портъ* на Азовскомъ морѣ. Торговый же флотъ пользовался по преимуществу естественными гаванями — устьями рѣкъ (Архангельскъ, Петербургъ, Рига); по незначительнымъ своимъ размѣрамъ парусныя торговыя суда довольствовались небольшою глубиною входовъ въ рѣки, а вмѣстѣ съ тѣмъ, условія перевозки грузовъ того времени (моремъ — на парусахъ, на сушѣ — гужемъ) не требовали вовсе сколько нибудь быстраго производства перегрузочныхъ операцій въ портахъ, не требовали, слѣдовательно, и

какихъ либо сложныхъ и цѣнныхъ устройствъ во внутренней части порта. Поэтому, въ XVIII столѣтіи приходится отмѣтить лишь произведенныя въ 1782 — 1789 гг. работы по устройству новаго выхода р. Западной Двины у *Рижскаго* порта (гдѣ глубина въ устьѣ передъ тѣмъ уменьшилась до 7 — 8 футъ); въ прочихъ Прибалтійскихъ портахъ поддерживались лишь сооруженія, возведенныя до присоединенія края къ Россіи *).

Съ распространеніемъ границъ Россіи до Чернаго моря возникъ вопросъ объ устройствѣ порта на этомъ морѣ. Избранное для этого въ 1794 г. мѣсто — у Гаджибейскаго замка, названное затѣмъ *Одесскимъ* портомъ, въ открытомъ сравнительно заливѣ, требовало искусственныхъ сооруженій для защиты стоянки судовъ отъ морскаго волненія; въ Одессѣ, такимъ образомъ, возникъ первый русскій торговый портъ другаго типа, образованный у берега искусственными оградительными сооруженіями **).

Результатомъ произведенныхъ съ 1794 г., съ разными перерывами, работъ было созданіе въ Одессѣ, къ пятидесятымъ годамъ настоящаго столѣтія, двухъ отдѣльныхъ гаваней: 1) Карантинной, образованной Карантиннымъ и Платоновскимъ молами, для внѣшней торговли, и 2) Практической, образованной молами Военнымъ и Андросовскимъ съ Потаповскимъ,—для каботажной торговли. Устройство сказанныхъ гаваней Одесскаго порта и составляетъ важнѣйшую, по своему значенію, портовую работу въ Россіи въ первой половинѣ настоящаго столѣтія. Кромѣ этихъ работъ надлежитъ еще упомянуть о постройкѣ въ 1850 — 56 гг. входныхъ дамбъ въ *Рижскомъ* портѣ, вслѣдствіе новаго обмеленія входа въ р. Западную Двину съ моря.

Во второй половинѣ настоящаго столѣтія замѣна парус-

*) Въ *Ревелѣ*, при постройкѣ Императоромъ Петромъ I военнаго порта была устроена также и пристань для торговыхъ судовъ (такъ называемый „купеческій мостъ“),

**) Первоначально, однако, и здѣсь (по манифесту Императрицы Екатерины II отъ 27 мая 1794 г.) имѣлось въ виду устроить „*военную* гавань купно съ купеческою пристанью“.

наго торговаго флота паровымъ, съ одной стороны, и развитіе желѣзнодорожной нашей сѣти и пароходства на внутреннихъ водныхъ путяхъ, съ другой, совершенно измѣнили характеръ требованій, предъявляемыхъ къ нашимъ приморскимъ торговымъ портамъ. Постоянно увеличивающіеся размѣры пароходовъ *) требуютъ значительно большей *глубины*, какъ во входѣ въ портъ, такъ и въ предѣлахъ самаго порта: въ то время, какъ осадка большей части прежнихъ парусныхъ торговыхъ судовъ не превышала 16 футъ, нынѣ огромное большинство грузовыхъ пароходовъ, на которыхъ совершается главная масса международныхъ морскихъ перевозокъ, имѣютъ осадку 22—24 фута и даже болѣе.

Подобнымъ требованіямъ не удовлетворяютъ устья нашихъ рѣкъ, въ естественномъ своемъ состояніи, и даже болѣе открытыя морскія бухты требуютъ значительныхъ работъ для приспособленія ихъ къ подобной осадкѣ судовъ. Затѣмъ, развитіе нашей желѣзнодорожной сѣти увеличило самое *число* тѣхъ пунктовъ, гдѣ внутренніе магистральные пути сообщенія соприкасаются съ морскими сообщеніями: многіе такіе пункты (Ревель, Либава, Ѳеодосія, Новороссійскъ, Поти, Батумъ и другіе) получили уже не мѣстное, а общегосударственное значеніе, вліяя на производительныя силы огромныхъ раіоновъ государства. Наконецъ, общій подъемъ международнаго обмѣна страны, явившійся послѣдствіемъ развитія желѣзнодорожной сѣти государства и примѣненія пароходства на внутреннихъ водныхъ путяхъ, требовалъ *постояннаго увеличенія пропускной способности* приморскихъ торговыхъ портовъ.

Помимо требованій объ увеличеніи глубины портовъ, ихъ водныхъ площадей и причальныхъ линій, современные морскіе грузовые пароходы, понизившіе до крайнихъ предѣловъ стоимость морской перевозки грузовъ и создавшіе срочность и быстроту этой доставки, неуступающую же-

*) Изъ сравненія данныхъ за послѣдніе 30 лѣтъ оказывается что *средняя вмѣстимость* судовъ, приходящихъ въ наши порты (по заграничному плаванію) увеличилась за это тридцатилѣтіе въ три раза, а въ нѣкоторыхъ портахъ даже въ $4^1/_2$ раза.

лѣзнодорожной, предъявили новыя совершенно требованія по отношенію и къ *внутреннему устройству портовъ*. Паровое судно представляетъ собою орудіе несравненно болѣе цѣнное, чѣмъ парусное судно; оно не можетъ поэтому пребывать въ портѣ въ бездѣйствіи, какъ парусное судно. Оно должно, войдя въ портъ, быстро выгрузить свой грузъ, чтобы безъ потери времени принять на бортъ отпускной грузъ и отправиться въ новый рейсъ. Всякое неустройство въ портѣ, задерживающее судно, сейчасъ же отзывается на морскихъ фрахтахъ даннаго порта. Вмѣстѣ съ тѣмъ, съ усовершенствованіемъ внутреннихъ путей сообщенія, совершенно измѣнились и условія подачи грузовъ къ порту извнутри страны и наоборотъ, равно какъ и условія храненія грузовъ въ предѣлахъ самаго порта,— словомъ, тѣ условія, отъ которыхъ зависитъ размѣръ такъ называемыхъ „*накладныхъ расходовъ*“, падающихъ на грузъ въ предѣлахъ порта *). Тѣ и другія требованія совершенно преобразовали внутреннюю часть современнаго порта. Прежде разгрузка и нагрузка судна вдали отъ берега, помощью небольшихъ лодокъ и подгрузныхъ судовъ, было общепринятымъ дѣломъ. Теперь внутренняя часть благоустроеннаго порта представляетъ собою совокупность сооруженій и приспособленій (гаваней, набережныхъ, пристаней, перегрузочныхъ приспособленій, рельсовыхъ и иныхъ путей, навѣсовъ, складовъ и т. п.), назначеніе которыхъ, съ одной стороны, дать *морскому судну*, пришедшему въ портъ, возможность быстро, удобно и дешево

*) Насколько эта сторона дѣла серьезна, видно изъ того, что, не говоря уже о современныхъ быстроходныхъ океанскихъ пароходахъ,— даже тѣ обыкновенные грузовые пароходы, которые посѣщаютъ наши южные порты, беру́тъ въ среднемъ около 130.000 пудовъ зерна каждое (а иногда и свыше 200.000 пуд.). Грузъ одного лишь парохода составляетъ такимъ образомъ, примѣрно, грузъ 5 — 7, а иногда и болѣе 12-ти желѣзнодорожныхъ поѣздовъ; этотъ грузъ долженъ быть поданъ въ теченіе тѣхъ 3 — 4 дней (а иногда и въ теченіе одного дня), которые нужны судну для нагрузки,— на тѣ 40 — 50 пог. саж. набережныхъ, которыя занимаются нагружающимся судномъ, — притомъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы подача этого груза никакъ бы не замедлила нагрузку судна.

выгрузить свой грузъ и принять на бортъ новый грузъ; съ другой же стороны состоитъ въ томъ, чтобы въ предѣлахъ порта также быстро, удобно и дешево могли быть совершаемы всѣ операціи съ *грузами,* необходимыя для дальнѣйшей отправки ихъ по назначенію. Только если эти задачи достигнуты, портъ можетъ считаться *благоустроеннымъ.*

Подъ вліяніемъ требованій подобнаго благоустройства, въ теченіе послѣднихъ 30—40 лѣтъ произведены огромныя работы по переустройству почти всѣхъ западно-европейскихъ портовъ, каковыя работы постоянно продолжаются. Подъ вліяніемъ этихъ же требованій и у насъ въ Россіи, еще въ царствованіе Императора Александра II, приступлено было къ ряду капитальныхъ работъ по улучшенію нашихъ торговыхъ портовъ. На первомъ планѣ въ числѣ этихъ работъ стоитъ переустройство главнаго на югѣ — *Одесскаго порта* (на который въ 1863—1882 годахъ затрачено свыше 9 милл. рублей), гдѣ продолженіемъ Карантиннаго мола и постройкою новаго волнолома устроенъ впереди прежде бывшихъ гаваней (Карантинной и Практической) общій закрытый рейдъ; всѣ старыя сооруженія перестроены изъ свайныхъ типовъ по болѣе долговѣчнымъ типамъ изъ камня и бетона; во внутренней части порта увеличено протяженіе набережныхъ и добавлена еще одна (такъ называемая „Новая“) гавань. Другое, еще болѣе капитальное сооруженіе,—*С.-Петербургскій морской каналъ* съ привозною при немъ гаванью (стоимостью почти въ 13 милл. рублей), окончено въ послѣдующее уже царствованіе, въ 1885 г.; сооруженіемъ этимъ созданъ новый 22-хъ футовый фарватеръ для входа судовъ съ моря въ р. Неву въ то время, какъ на бывшемъ главномъ ходѣ („Большомъ Корабельномъ фарватерѣ“) имѣется не болѣе 9 футъ глубины.

Кромѣ этихъ наиболѣе крупныхъ работъ, произведены еще были работы въ *Ревелѣ* (постройка новаго бассейна), *Перновѣ* (устройство входнаго канала въ р. Пернаву съ дамбами, длиною до 2 верстъ и глубиною 12 футъ), *Ригѣ*

(положено начало работъ по улучшенію рѣки между городомъ и устьемъ), *Либавѣ* (устройство новаго входа въ гавань и постройка набережныхъ въ гавани) и *Бердянскѣ* (постройка волнолома), и построенъ *Керчь - Еникальскій* морской каналъ для прохода морскихъ судовъ въ Азовское море. Независимо перечисленныхъ сооруженій, (исполненныхъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія), къ этому же времени относится постройка, (распоряженіемъ Военно-Инженернаго Вѣдомства на Кавказѣ), портовъ *Потійскаго* и *Петровскаго*.

Ограниченное, однако, на первое время размѣрами отпускавшихся на это денежныхъ средствъ, дѣло переустройства нашихъ торговыхъ портовъ получило особое развитіе лишь въ царствованіе въ Бозѣ почившаго Императора Александра III. Въ 1883 году бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія, Генералъ-Адъютантомъ Посьетомъ, представлена была на Высочайшее воззрѣніе особая записка, въ которой изложенъ былъ общій планъ постепеннаго улучшенія торговыхъ портовъ Имперіи, въ теченіе ближайшихъ 10—15 лѣтъ. На запискѣ этой, 1-го іюля 1883 года, собственною Его Императорскаго Величества рукою начертано: „Очень надѣюсь, что Министръ Финансовъ найдетъ возможнымъ дать средства на столь необходимыя сооруженія“. Въ 1885 году по расходной смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія и былъ впервые отпущенъ значительный кредитъ на дѣло улучшенія нашихъ портовъ — свыше 6.000.000 руб. Въ томъ же году, на особо отпущенныя Государственнымъ Совѣтомъ средства, въ Министерствѣ Путей Сообщенія учреждена была особая *„Временная Коммиссія по устройству коммерческихъ портовъ“*, въ составъ которой вошли также представители Министерствъ Морскаго, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля. Распоряженіемъ этой Комиссіи приступлено было одновременно къ цѣлому ряду портовыхъ работъ, на которыя, по финансовымъ смѣтамъ 1885 — 1895 гг., отпущено въ общей сложности около 50.000.000 руб.

Результаты работъ періода 1885—1895 гг., послѣдо-

вавшаго за образованіемъ особой Временной Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, нижеслѣдующіе:

Созданы новые судоходные пути для подхода къ портамъ: *Архангельскому* — прорытіемъ каналовъ, глубиною до 21 футъ при средней высотѣ приливовъ (вмѣсто имѣвшихся при приливѣ 14 футъ), черезъ такъ называемый Березовый баръ и по рѣкѣ Маймаксѣ (одному изъ рукавовъ С. Двины); *Рижскому*, гдѣ на 15-ти верстномъ протяженіи рѣки, отъ городскаго желѣзнодорожнаго моста до устья, систематическими выправительными и землечерпательными работами*) установленъ удобный 20-ти футовый фарватеръ (вмѣсто бывшаго здѣсь въ семидесятыхъ годахъ узкаго и извилистаго фарватера, съ крутыми поворотами отъ одного берега къ другому и двумя 13-ти футовыми перекатами), причемъ на послѣднихъ 5 верстахъ низовья рѣки, на Двинскомъ барѣ и въ передовыхъ Больдерааской и Мюльграбенской гаваняхъ, глубина доведена до 22 футъ **); *Николаевскому* — устройствомъ въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ такъ называемаго *Очаковскаго морскаго канала*, глубиною 20 футъ и длиною 7 верстъ; работу эту нынѣ рѣшено пополнить устройствомъ въ томъ же лиманѣ еще особаго морскаго канала для входа въ устье Днѣпра, къ *Херсонскому порту*. Наконецъ, расширенъ до 50 саж. и углубленъ до 19 футъ *Керчь-Еникальскій морской каналъ* во входѣ въ Азовское море.

За то же десятилѣтіе 1885 — 1895 гг. *сооружено нѣсколько новыхъ портовъ*, образованныхъ искусственными сооруженіями въ морскихъ заливахъ или на открытыхъ побережьяхъ: *Ѳеодосійскій*, для отпуска главной массы грузовъ,

---

*) Работы эти, на которыя въ 1875—94 гг. затрачено 5.123.691 р., заключались въ укрѣпленіи подверженныхъ подмыву и разрушенію береговъ, загражденіи побочныхъ рукавовъ, стѣсненіи русла въ уширенныхъ мѣстахъ и въ спрямленіи и расширеніи рѣчнаго фарватера.

**) Независимо отъ этихъ работъ углубленъ до 10 футъ 9-ти верстный участокъ рѣки выше желѣзнодорожнаго моста, служащій для стоянки рѣчныхъ судовъ и плотовъ.

тяготѣвшихъ до того къ Севастополю; *Маріупольскій* — какъ центральный пунктъ для развозки изъ него угля Донецкаго бассейна по Черноморскому нашему побережью (теперь отпускается изъ этого порта около 18 милл. пуд. угля въ годъ); Нефтяная гавань въ *Батумѣ*, отпускающая въ послѣдніе годы свыше 60 милл. пуд. нефтяныхъ грузовъ, преимущественно на наливныхъ судахъ, не только въ европейскія государства, но въ значительныхъ количествахъ и въ Индію, Китай и Японію. Два, столь же значительныхъ сооруженія оканчиваются нынѣ постройкою: новый портъ въ *Либавѣ* (получившій общегосударственное значеніе со времени соединенія его прямымъ рельсовымъ путемъ съ малороссійскими губерніями), гдѣ оконченныя уже внѣшнія сооруженія, примыкающія къ внѣшнимъ сооруженіямъ военнаго аванпорта, вынесли входъ въ портъ на 30-ти футовую естественную глубину; теперь заканчиваются внутреннія сооруженія порта; другой, подобный же портъ — *Новороссійскій*, ставшій, со времени проведенія къ нему желѣзнодорожной вѣтви, исходнымъ пунктомъ богатаго Прикубанскаго края (портъ уже теперь имѣетъ ежегодный грузооборотъ до 36 милл. пудовъ) и обѣщающій еще болѣе блестящую будущность, когда окончена будетъ начатая нынѣ желѣзнодорожная линія на Царицынъ; для такого будущаго развитія приготовлена въ Новороссійскѣ огромная водная площадь (около 3 кв. верстъ), огражденная отъ морскаго волненія двумя оконченными теперь молами.

Кромѣ этихъ наиболѣе крупныхъ работъ, въ періодъ 1885—1895 гг. расширены портовыя устройства: въ *Петербургѣ*, гдѣ вдоль морскаго канала устроены портовыя территоріи для склада и отправки моремъ хлѣба желѣзнодорожной доставки и устроена особая гавань для стоянки хлѣбныхъ барокъ, прибывающихъ съ внутреннихъ водныхъ системъ; въ *Ревелѣ*, гдѣ перестроены старые ограждающіе портъ ряжевые „больверки“, пришедшіе отъ времени и бурь въ неудовлетворительное состояніе, а также устроены новыя каменныя набережныя; въ *Одессѣ*, гдѣ произведено общее углубленіе внутреннихъ гаваней, въ связи съ этимъ

перестроены нѣкоторыя набережныя и устроена, въ сторонѣ, особая гавань для нефтяныхъ грузовъ; въ *Николаевѣ*, гдѣ вмѣсто бывшихъ ранѣе двухъ деревянныхъ пристаней построена каменная набережная протяженіемъ, достаточнымъ для одновременной установки лагомъ до 12 большихъ морскихъ пароходовъ, съ насыпанною за-набережною портовою территоріею и устроена отдѣльная гавань для каботажныхъ судовъ; портъ этотъ кромѣ того въ 1891 году снабженъ особымъ *пароходомъ-ледоколомъ*, построеннымъ въ Швеціи на заводѣ Мотала, въ 700 индикаторныхъ силъ, и работавшимъ уже теперь въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ въ теченіе пяти зимнихъ компаній (причемъ временно былъ переводимъ и въ Одесскій портъ, во время замерзанія послѣдняго); въ *Таганрогѣ*, гдѣ перестроены надводныя части старыхъ оградительныхъ сооруженій и произведено землечерпаніе по всей площади гавани. Отдѣльно стоятъ еще предпринятыя теперь работы по устройству набережныхъ и мола въ *Бердянскѣ* и набережныхъ въ *Ростовѣ-на-Дону* (исполняемыя городскими управленіями на счетъ поступленій отъ мѣстныхъ портовыхъ сборовъ) и въ *Петровскѣ* (исполняемыя Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги на счетъ облигаціоннаго капитала дороги).

Изъ приведеннаго перечня портовыхъ работъ усматривается, что дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ семъ отношеніи ограничивается до настоящаго времени почти исключительно *крупными приморскими центрами*. Изъ работъ въ менѣе значительныхъ приморскихъ мѣстностяхъ можно, за послѣднее время, отмѣтить лишь постройку пароходной пристани въ *Аренсбургѣ*, углубленіе землечерпаніемъ подходовъ къ *Гапсалю*, организацію постоянныхъ землечерпательныхъ работъ для поддержанія 16-ти футоваго фарватера черезъ баръ *Виндавскаго* порта, для чего примѣняется самоотвозный снарядъ всасывающаго типа, такъ называемый „землесосъ“, а на Черномъ морѣ — постройку небольшой пристани для каботажныхъ судовъ въ *Анапѣ*.

Такое направленіе дѣятельности Министерства Путей Сообщенія объясняется тѣмъ, что почти вся наша внѣшняя

торговля сосредоточилась именно въ крупныхъ приморскихъ центрахъ.

Вызвано это было естественными условіями нашихъ побережій,— малымъ развитіемъ береговой линіи и крайне ограниченнымъ числомъ сколько нибудь удовлетворительныхъ естественныхъ портовъ. Къ этимъ немногимъ пунктамъ примыкаютъ и главные внутренніе пути, рѣки и желѣзныя дороги. Послѣдствіемъ такого положенія дѣла было то, что около 90% всей нашей внѣшней торговли (считая по вмѣстимости судовъ) сосредоточилось въ 14 пунктахъ *); на прочее побережье приходятся лишь остальные 10%. Поэтому-то, приступая къ дѣлу переустройства нашихъ портовъ, и приходилось обращать отпускаемыя средства на устройство этихъ главнѣйшихъ пунктовъ, ограничиваясь во второстепенныхъ портахъ самыми необходимыми работами. Тѣмъ не менѣе и эти послѣдніе порты заслуживаютъ особаго вниманія. Множество такихъ портовъ настоятельно требуютъ упорядоченія ихъ состоянія; безъ таковыхъ улучшеній не разовьется каботажное судоходство вдоль нашихъ береговъ и не станетъ на ноги собственный нашъ торговый флотъ дальняго плаванія. Въ ожиданіи того времени, когда успѣхъ работъ въ главныхъ портахъ дозволитъ обратить большія суммы на нужды нашихъ второстепенныхъ портовъ, съ 1893 года произведены *изысканія* и разработаны проекты сооруженій въ нѣкоторыхъ таковыхъ мѣстностяхъ, какъ-то: въ *Анапѣ*, *Ейскѣ*, *Темрюкѣ* и *Геническѣ*, а также въ *Керчи*. Въ минувшемъ 1895 году произведены изысканія въ устьяхъ *Днѣстра* и въ *Килійскомъ устьѣ Дуная*, имѣющія, между прочимъ, цѣлью выяснить вопросъ о возможности, съ сравнительно незначительными затратами, открыть доступъ, хотя бы, небольшимъ судамъ черезъ помянутый рукавъ къ придунайскимъ нашимъ портамъ **).

*) Архангельскъ, С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ, Ревель, Рига, Либава, Одесса, Николаевъ, Севастополь, Бердянскъ, Маріуполь, Таганрогъ съ Ростовомъ, Новороссійскъ, Поти и Батумъ (здѣсь не принятъ въ разсчетъ грузообороть Каспійскихъ портовъ).

**) Теперь всѣ сношенія съ нашими придунайскими портами производятся черезъ Сулинское устье Дуная, въ предѣлахъ Румыніи.

Проекты законодательнаго характера въ области портоваго дѣла.

Какъ видно изъ вышеприведеннаго очерка, развитіе портоваго дѣла въ Россіи относится лишь къ послѣднему тридцатилѣтію, а главная масса работъ — даже къ послѣднему десятилѣтію. Такое развитіе портоваго дѣла не было вовсе предусмотрѣно существующею организаціею Вѣдомства Путей Сообщенія: въ немъ не было ни особаго центральнаго учрежденія для руководства портовымъ дѣломъ*), ни особыхъ мѣстныхъ *постоянныхъ учрежденій*, къ обязанности которыхъ относилось бы не только производство новыхъ работъ въ портахъ, но и ремонтное содержаніе оконченныхъ постройкою сооруженій, а равно и *систематическое удовлетвореніе предъявляемыхъ къ портамъ требованій.*

Поэтому Министерству Путей Сообщенія до сего времени приходилось возлагать мѣстное завѣдываніе работами въ портахъ и оконченными въ оныхъ сооруженіями на особыя *временныя* управленія портовыми работами, учреждаемыя на основаніи Высочайше утвержденныхъ мнѣній Государственнаго Совѣта и содержимыя на особыя отчисленія изъ назначенныхъ на портовыя работы кредитовъ. По той же причинѣ, когда въ 1885 году портовое дѣло должно было получить широкое развитіе, высшее руководство этимъ дѣломъ возложено было на учрежденную тогда *Временную Комисеію по устройству коммерческихъ портовъ.*

Установленію *постоянной организаціи* сего дѣла препятствовала та неопредѣленность, съ которою долго связаны были всѣ вопросы, относящіеся вообще до порядка завѣдыванія торговыми портами. Неопредѣленности этой положенъ былъ конецъ изданіемъ Высочайше утвержденнаго, 7 мая 1891 г., „Положенія объ административномъ завѣдываніи торговымъ мореходствомъ и о портовой полиціи въ приморскихъ торговыхъ портахъ Имперіи“, вводимаго нынѣ

*) До 1885 года портовыя работы производились подъ вѣдѣніемъ Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, за исключеніемъ работъ по устройству Петербургскаго морскаго канала, для которыхъ въ составѣ центральнаго управленія Министерства образовано было въ 1874 году особое Временное Управленіе.

постепенно въ главныхъ нашихъ портахъ. При установленіи, по этому Положенію, новыхъ органовъ спеціальной *Портовой Полиціи* въ вѣдѣніи *Министерства Внутреннихъ Дѣлъ*, Государственный Совѣтъ однако разъяснилъ *), что въ число обязанностей этихъ новыхъ органовъ вовсе не входитъ *„строительная дѣятельность, направленная къ благоустройству порта“, каковая дѣятельность оставляется на обязанности Вѣдомства Путей Сообщенія*. Государственный Совѣтъ находилъ притомъ**), что „за утвержденіемъ нынѣ новой организаціи портоваго управленія, необходимо озаботиться скорѣйшимъ устройствомъ *техническаго надзора* въ торговыхъ портахъ. Во многихъ изъ нихъ,—говорится въ журналѣ Государственнаго Совѣта,—попеченіемъ Правительства воздвигнуты милліонныя сооруженія и приспособленія для облегченія судоходства. Сооруженія эти должны быть поддерживаемы въ исправности. Съ другой стороны, многіе порты настоятельно нуждаются въ улучшеніи существующихъ въ нихъ для судоходства природныхъ условій и искусственныхъ приспособленій. *Правильное и систематическое удовлетвореніе всѣхъ этихъ важныхъ потребностей окажется обезпеченнымъ только съ устройствомъ строительной части въ торговыхъ портахъ*“.

По симъ основаніямъ, тѣмъ же Высочайше утвержденнымъ 7 мая 1891 года мнѣніемъ, Государственный Совѣтъ положилъ предоставить Министерству Путей Сообщенія выработать и представить на уваженіе Государственнаго Совѣта, по надлежащимъ съ кѣмъ слѣдуетъ сношеніи, *предположенія объ устройствѣ въ приморскихъ торговыхъ портахъ Имперіи мѣстныхъ учрежденій Вѣдомства Путей Сообщенія и объ отношеніяхъ ихъ къ портовымъ управленіямъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ*.

Предположенія эти, во исполненіе приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, были выработаны въ Министерствѣ

*) Журналъ Общаго Собранія Государственнаго Совѣта 8 апрѣля 1891 г.

**) Журналъ Соединенныхъ Департаментовъ Законовъ и Государственной Экономіи 17 ноября 1890 года и 28 января 1891 года № 17.

Путей Сообщенія и въ 1894 году сообщены были подлежащимъ вѣдомствамъ на заключеніе, по полученіи коихъ предположенія эти имѣютъ быть внесены на уваженіе Государственнаго Совѣта.

Согласно означеннымъ, выработаннымъ Министерствомъ Пучей Сообщенія, предположеніямъ имѣется въ виду, взамѣнъ нынѣ дѣйствующихъ временныхъ управленій, учредить постепенно въ главныхъ портахъ Имперіи особыя *постоянныя управленія*, завѣдывающія строительною частью какъ въ подлежащемъ главномъ портѣ, такъ и въ приписанныхъ къ нему второстепенныхъ портахъ и приморскихъ мѣстностяхъ. На обязанности этихъ управленій должно лежать какъ завѣдываніе возведенными уже въ портахъ цѣнными сооруженіями (на которыя съ 1885 только года израсходовано въ общей сложности до 50 милл. рублей), такъ и производство всякаго рода работъ, необходимыхъ для содержанія портовъ въ порядкѣ и для дальнѣйшаго ихъ благоустройства, сообразно постепенно увеличивающимся требованіямъ быстро развивающихся торговли и судоходства.

Скорѣйшее осуществленіе этихъ предположеній, выработанныхъ на основаніи данныхъ Государственнымъ Совѣтомъ указаній, нельзя не признать крайне желательнымъ для правильной у насъ постановки портоваго дѣла, для упорядоченія коего остается еще очень много сдѣлать *). По самому своему характеру, портовыя сооруженія болѣе всякихъ другихъ требуютъ спеціальнаго изученія всѣхъ явленій и мѣстныхъ условій, съ коими приходится имѣть дѣло. Морское волненіе, подводныя теченія, измѣненія горизонтовъ воды, ледоходъ, наносы, измѣненія очертанія береговъ и т. п. явленія—до сего времени не даютъ еще возможности приложить точные математическіе методы къ проектированію начертаній и типовъ портовыхъ сооруженій. Явленія эти изучаются лишь опытнымъ путемъ; при крайнемъ притомъ раз-

*) Ниже, при болѣе подробномъ описаніи работъ послѣдняго 1895 г., изложены и предположенія Министерства Путей Сообщенія, относящіяся до новыхъ работъ, предстоящихъ въ ближайшемъ будущемъ.

нообразіи тѣхъ естественныхъ условій, которыя вліяютъ на то или иное рѣшеніе портовыхъ вопросовъ, безусловно необходимы изслѣдованія *мѣстныя*, притомъ *многолѣтнія*, производимыя лицами, спеціально посвятившими себя портовому дѣлу. Безъ *кадра опытныхъ въ портовомъ дѣлѣ инженеровъ* немыслимо избѣжать серьезныхъ ошибокъ при начертаніи новыхъ сооруженій,— ошибокъ, которыя, при высокой стоимости портовыхъ сооруженій, тяжело отзываются на Государственномъ казначействѣ, не говоря уже о трудно исчисляемыхъ потеряхъ торговли и судоходства, проистекающихъ отъ неудачнаго и несвоевременнаго исполненія работъ. Излишне затѣмъ пояснять, какую можно ожидать непосредственную пользу для интересовъ государства, если и надзоръ за воздвигнутыми въ портахъ милліонными сооруженіями и попеченія о своевременномъ производствѣ всѣхъ потребныхъ для содержанія ихъ въ исправности ремонтныхъ работъ ввѣренъ будетъ не случайнымъ людямъ, а лицамъ, спеціально посвятившимъ себя портовымъ работамъ и на дѣлѣ уже изучившимъ всѣ тѣ явленія природы и мѣстныя условія, съ которыми должны считаться портовыя сооруженія.

Кадръ подобныхъ опытныхъ инженеровъ выработанъ уже нашею портовою практикою послѣднихъ лѣтъ; остается теперь *постоянною организаціею техническаго надзора въ портахъ* обезпечить за портовыми сооруженіями и работами попеченіе пріобрѣвшихъ уже опытность въ этомъ дѣлѣ лицъ.

Къ тому же, учрежденіе постоянныхъ органовъ Вѣдомства Путей Сообщенія для завѣдыванія техническою частью въ приморскихъ торговыхъ портахъ дастъ возможность поставить болѣе правильно и вопросъ о такъ называемомъ „*оборудованіи портовъ*“, т. е. снабженіи оныхъ механическими приспособленіями для перегрузки товаровъ, складочными помѣщеніями и рельсовыми путями, съ установленіемъ надлежащей *эксплоатаціи* такого рода сооруженій и приспособленій. Заботы о семъ не были чужды Министерству Путей Сообщенія въ теченіи послѣднихъ лѣтъ: боль-

шая часть оконченныхъ посройкою портовыхъ сооруженій оборудывалась, въ мѣрѣ возможности, распоряженіемъ наназваннаго Министерства, частью на средства казны (механическія приспособленія для перегрузки угля въ Маріуполѣ), частью на средства примыкающихъ къ портамъ желѣзныхъ дорогъ (эстакадная вѣтвь въ Одессѣ; хлѣбные элеваторы въ Ревелѣ и Николаевѣ; элеваторъ, склады и пристани въ Новороссійскѣ; склады въ Ѳеодосіи), частью, наконецъ, частною предпріимчивостью (элеваторъ въ Петербургѣ; приспособленія для налива морскихъ судовъ нефтяными грузами въ Батумѣ). Выше уже было объяснено, какія требованія нынѣ предъявляются къ портамъ по отношенію къ *внутреннему ихъ устройству*; въ виду этихъ требованій, въ заграничной практикѣ оборудованіе портовъ считается уже неотъемлемою ихъ принадлежностью. Это вполнѣ понятно, потому что *благоустройство* портовъ, при коемъ *производство въ нихъ всѣхъ перегрузочныхъ операцій было бы ускорено и удешевлено до предѣловъ возможности*, нерѣдко можетъ быть достигнуто съ меньшими затратами не возведеніемъ новыхъ сооруженій, а путемъ надлежащаго оборудованія и разумной эксплоатаціи существующихъ уже сооруженій.

По кругу лежащихъ на Министерствѣ Путей Сообщенія обязанностей — завѣдыванія всѣми внутренними путями сообщенія, имѣющими общегосударственное значеніе, — Министерство это прямо и болѣе всѣхъ остальныхъ вѣдомствъ заинтересовано въ достиженіи подобнаго благоустройства на тѣхъ *узловыхъ, конечныхъ пунктахъ сѣти внутреннихъ путей сообщенія, гдѣ пути эти сходятся съ морскими путями*, т. е. въ приморскихъ торговыхъ портахъ. Между тѣмъ, нельзя не замѣтить, что дѣло оборудованія нашихъ приморскихъ торговыхъ портовъ далеко не получило того же развитія, которое получила собственно строительная дѣятельность въ портахъ, и что дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ указанномъ отношеніи имѣла нѣсколько случайный характеръ. Это было неизбѣжно — при отсутствіи признанныхъ закономъ постоянныхъ органовъ Министерства

Путей Сообщенія въ портахъ и, главное, при отсутствіи въ законѣ прямыхъ указаній на обязанность и *право* этого Министерства распоряжаться эксплоатаціею тѣхъ спеціальныхъ устройствъ, которыя воздвигаются въ приморскихъ узловыхъ пунктахъ съ цѣлью передачи грузовъ съ внутреннихъ путей на морскіе и наоборотъ. Законодательство наше вообще еще не знаетъ современнаго порта съ нуждами его эксплоатаціи. Законъ 7 мая 1891 года о портовой *полиціи* въ приморскихъ торговыхъ портахъ Имперіи не могъ восполнить этого пробѣла, такъ какъ *эксплоатація портовъ вовсе не исчерпывается мѣрами полицейскаго характера* и, по неоднократному признанію самого Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, требуетъ совершенно особыхъ попеченій спеціально-техническаго характера, по существу своему выходящихъ изъ круга обязанностей Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

Пробѣлъ этотъ, казалось бы, можетъ быть восполненъ лишь изданіемъ новаго, признаннаго уже Государственнымъ Совѣтомъ необходимымъ, закона о завѣдываніи техническою частью въ портахъ, въ коемъ опредѣленно были бы указаны права и обязанности органовъ Министерства Путей Сообщенія по отношенію къ *эксплоатаціи* возведенныхъ въ портахъ сооруженій и приспособленій.

Главнѣйшія работы по нашимъ портамъ въ минувшемъ 1895 г.

Обращаясь, послѣ этого общаго обзора портовой дѣятельности вѣдомства Путей Сообщенія, къ болѣе подробному описанію работъ минувшаго 1895 года и къ разработаннымъ въ теченіе сего года предположеніямъ, надлежитъ отмѣтить нижеслѣдующія работы:

А) По Сѣвернымъ портамъ.

Въ Архангельскѣ и С.-Петербургѣ поддерживались посредствомъ землечерпанія ранѣе вырытые каналы; *въ Либавѣ* продолжались проектированныя для улучшенія порта работы, главнѣйшая часть которыхъ должна быть окончена къ 1 января 1897 года; завершена начатая въ 1892 году постройка въ г. *Аренсбургѣ* мола, служащаго пристанью для причала

*

судовъ, благодаря чему ежегодно пріѣзжающимъ въ Аренсбургъ въ большомъ количествѣ больнымъ не придется, какъ это было донынѣ, останавливаться на пароходахъ на рейдѣ и оттуда переѣзжать 7 верстъ во всякую погоду на мелкихъ судахъ.

Изъ числа работъ, намѣченныхъ къ производству въ сѣверныхъ портахъ въ будущемъ, необходимо упомянуть о слѣдующихъ:

Для приспособленія *Архангельскаго* порта къ грузообороту, который возрастаетъ и долженъ еще возрасти съ открытіемъ движенія по Вологодско-Архангельской и Пермь-Котласской желѣзнымъ дорогамъ, прежде всего предположено произвести дальнѣйшее углубленіе сего порта до 22 фут. Съ этой цѣлью по смѣтѣ Министерства 1896 г. испрошено 300.000 руб. въ счетъ общей суммы (450.000 руб.), требующейся на усиленіе Архангельскаго землечерпательнаго каравана и на устройство приспособленій для его храненія и ремонта.

Въ *С.-Петербургскомъ* портѣ въ 1896 году будетъ приступлено къ работамъ по устройству новаго пароходнаго бассейна и особаго мола, приспособленнаго для устройства на немъ лѣсныхъ складовъ. Означенныя работы входятъ въ составъ выработаннаго Министерствомъ Путей Сообщенія проекта улучшенія порта, стоимость коего исчислена въ 2.000.000 рублей. Въ счетъ этой суммы Государственнымъ Совѣтомъ отпущенъ на 1896 годъ кредитъ въ 500.000 руб.

Въ *Рижскомъ* портѣ, по завершеніи нынѣ работъ по улучшенію нижняго участка р. Западной Двины отъ города до моря, остается еще обезпечить Рижскому порту постоянное сохраненіе потребной глубины на *барѣ*, у входа въ р. Западную Двину. При настоящемъ состояніи Двинскаго бара, входъ въ портъ періодически засоряется при вскрытіяхъ рѣки. Такъ напримѣръ, полезная глубина на барѣ весною 1892 года уменьшилась на 3—3½ фута, а въ весну 1895 года на 4½ фута, понизившись съ существовавшей 22 футовой глубины до 17½ футъ, вслѣдствіе чего, впредь до новой расчистки судоходнаго фарватера, посѣщавшія

Ригу суда принуждены были, для прохода черезъ баръ, разгружаться въ лихтера. Въ виду такого положенія дѣла поставленъ былъ на очередь вопросъ объ улучшеніи входа въ Рижскій портъ. Основы такого улучшенія нынѣ выработаны Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія, но для исполненія проектированныхъ мѣръ потребуется довольно значительный расходъ. До приступа же къ коренному улучшенію входа, для поддержанія на Двинскомъ барѣ необходимой глубины и для возможно быстраго удаленія наносовъ, отлагающихся на барѣ, требуется располагать сильною землечерпательною машиною надлежащаго типа, пріобрѣтеніе которой вызоветъ расходъ въ 325.000 руб. На заказъ машины по смѣтѣ 1896 года ассигнована сумма 175.000 руб. въ предположеніи остальную часть, въ количествѣ 150.000 руб., занести въ смѣту 1897 года.

Вторымъ недостаткомъ Рижскаго порта является несоотвѣтствіе лѣсной гавани съ количествомъ появляющихся въ ней плотовъ. Вслѣдствіе сего въ тѣ годы, когда происходило быстрое скопленіе въ Ригѣ плотовъ, періодически повторялись такъ называемые лѣсные заломы. Вновь прибывающіе плоты напирали на плоты, пришедшіе ранѣе, срывали ихъ съ причаловъ, наскакивали другъ на друга и засимъ огромною массою неслись по рѣкѣ, разрушая все на пути. Такіе заломы, повторяющіеся разъ въ два или три года, наносили огромный ущербъ лѣсной торговлѣ, останавливая притомъ всякое сообщеніе по р. Западной Двинѣ. Для полнаго устраненія заломовъ необходимо увеличить размѣръ Рижской лѣсной гавани приспособленіемъ для стоянки плотовъ одного изъ большихъ рукавовъ р. Западной Двины, такъ называемой Сухой Двины. Предварительный техническій проектъ на исполненіе этой работы былъ составленъ управленіемъ работъ Рижскаго порта, которымъ вырабатывается нынѣ окончательный проектъ согласно съ указаніями, данными Комиссіею по устройству коммерческихъ портовъ. Стоимость всѣхъ работъ по вышесказанному приспособленію Сухой Двины достигаетъ суммы 200.000 руб., причемъ половину расходовъ по производству

этихъ работъ Рижское биржевое купечество изъявляло согласіе взять на себя. Посему на означенныя работы испрошена на 1896 годъ сумма 100.000 руб. и къ исполненію работъ будетъ приступлено въ настоящемъ году.

Въ *Виндавскомъ* портѣ неудобства заключаются въ быстромъ и обильномъ засореніи фарватера на барѣ морскими песками въ бурное время и въ чрезвычайной узкости входа, ширина котораго между молами не превосходитъ 24 саж.

Первое изъ этихъ неудобствъ дѣйствіемъ ежегодно производящихся дноуглубительныхъ работъ значительно ослаблено и сдѣлано менѣе чувствительнымъ для судоходства, но для устраненія втораго неудобства необходимо разобрать пришедшій въ ветхость сѣверный молъ и перестроить его по новому направленію такъ, чтобы ширина входа увеличилась, по крайней мѣрѣ, до 40 саж.

Стоимость переустройства сѣвернаго мола, съ его удлиненіемъ на 37½ саж. и съ уширеніемъ входа въ портъ до 40 саж., опредѣляется въ суммѣ 112.818 руб. 50 коп.; на приступъ къ этой работѣ, которая будетъ раздѣлена на 2 или 3 года, ассигновано на 1896 годъ 37.500 руб.

Б) По Южнымъ портамъ.

Въ минувшемъ 1895 году окончена постройка *Ѳеодосійскаго* порта и доведено почти до конца сооруженіе *Новороссійскаго* порта; закончены землечерпательныя работы въ *Таганрогскомъ* портѣ.

Въ *Ѳеодосіи* къ работамъ приступлено было въ 1891 году послѣ того, какъ въ принципѣ рѣшено было передать въ будущемъ въ распоряженіе Морскаго вѣдомства южную бухту Севастопольскаго порта; на постройку порта назначено было 4.200.000 руб. Работы исполнены съ полнымъ успѣхомъ; по осмотрѣ работъ Министромъ Путей Сообщенія таковыя найдены произведенными весьма тщательно. Портъ образованъ изъ двухъ большихъ моловъ, длиною до 300 саж. каждый; для причала судовъ имѣется внутри порта 525 пог. саж. набережныхъ (протяженіе, достаточное для одновременнаго причала лагомъ до 12 большихъ пароходовъ) на глубинѣ

24 фут., къ которымъ примыкаетъ около 44.000 кв. саж. портовой территоріи. Большая часть сооруженій порта предоставлена въ пользованіе торговли съ начала 1895 года.

Въ *Новороссійскѣ* закончено сооруженіе двухъ моловъ, длиною по одной верстѣ каждый, закрывающихъ бухту отъ морскихъ вѣтровъ. На сооруженіе этихъ моловъ и береговой набережной, протяженіемъ 237,5 пог. саж. (на 6 большихъ пароходовъ) съ портовою за нею территоріею, ассигновано, съ 1885 года, всего 6.125.000 руб. Въ настоящемъ 1896 году остается окончить на портовой территоріи мостовыя, рельсовые пути и т. д. Работы эти исполнены также весьма тщательно и съ завершеніемъ этихъ работъ Новороссійскій портъ приспособленъ будетъ къ отпуску до 60 милл. пудовъ груза въ годъ. До сего же времени грузовая дѣятельность порта сосредоточивалась у пристаней Общества Владикавказской жел. дороги, соорудившаго также и многочисленныя складочныя помѣщенія для хлѣба; особаго вниманія заслуживаетъ огромный — на 3.000.000 пуд.— элеваторъ, образцовое въ техническомъ отношеніи сооруженіе, всѣ механическіе двигатели коего приводятся въ движеніе электричествомъ.

Во время пребыванія въ Новороссійскѣ Министра Путей Сообщенія, представители города обратились съ заявленіемъ, что самый городъ Новороссійскъ, расположенный въ сторонѣ отъ порта и четырехъ верстахъ отъ станціи желѣзной дороги, является какъ бы отрѣзаннымъ отъ нихъ, лишаясь такимъ образомъ своей законной доли участія въ ихъ экономическомъ ростѣ и преуспѣяніи. Признавая заявленіе это совершенно справедливымъ и заслуживающимъ полнаго вниманія, Министръ Путей Сообщенія поручилъ мѣстному управленію портовыми работами выработать по соглашенію съ представителями желѣзной дороги, проектъ устройства портовой территоріи и пристани у самаго города, съ приложеніемъ къ нему желѣзнодорожной вѣтви. Предположенія эти имѣется въ виду осуществить въ теченіе ближайшихъ двухъ лѣтъ, причемъ по смѣтѣ 1896 г. уже отпущено, въ счетъ необходимой на сіе суммы, 200.000 рублей.

Землечерпательными работами въ *Таганрогскомъ портѣ* глубина гаваней сего порта доведена до 9-ти футъ, — глубины, достаточной для каботажныхъ судовъ, перевозящихъ грузы съ берега на морской рейдъ, гдѣ вслѣдствіе общаго мелководія Азовскаго моря останавливаются суда дальняго плаванія. Работы эти служили дополненіемъ къ оконченной уже въ 1894 г. капитальной перестройкѣ сооруженій Таганрогскаго порта, начало коему положено еще Императоромъ Петромъ Великимъ.

Въ 1895 г. построена также въ *Ялтѣ*, для нуждъ мелкаго каботажа, береговая набережная по продолженію существовавшей набережной до устья р. Дерекой. Въ *Анапѣ* перестроена имѣвшаяся тамъ небольшая пристань, съ обдѣлкою ея камнемъ. Въ *Батумѣ* продолжались работы по сооруженію небольшой каботажной гавани, цѣлью которой поставлено дать надежное мѣсто стоянки небольшимъ каботажнымъ судамъ и тѣмъ освободить отъ этихъ судовъ рейдъ и глубокую гавань.

Въ минувшемъ году окончено было производство изысканій и опытныхъ работъ *въ устьяхъ Днѣпра*. Работы эти, доставившія всѣ необходимыя данныя для разработки проекта кореннаго улучшенія устьевъ названной рѣки, вмѣстѣ съ тѣмъ оказали уже существенную пользу для судоходства: весною сего года необыкновенно высокими водами занесло такъ называемое Збурьевское гирло, которое до сего времени служило главнымъ судоходнымъ путемъ; поэтому, по спадѣ воды, пока не была окончена предпринятая экстренная расчистка означеннаго Збурьевскаго гирла, все судоходство временно направлено было по новому ходу, вырытому при опытныхъ работахъ въ рукавѣ „Рвачъ“, признанномъ наиболѣе пригоднымъ для кореннаго улучшенія.

Проектъ таковаго улучшенія устьевъ рѣки, не удовлетворяющихъ въ современномъ ихъ состояніи даже потребностямъ каботажнаго судоходства (при глубинѣ не болѣе 9—10 фут.), уже разсмотрѣнъ и одобренъ Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія; по проекту этому предположено устроить въ лиманѣ морской каналъ, глубиною

до 17½ фут. и длиною до 13 верстъ, направленный въ рукавъ „Рвачъ“. Въ счетъ исчисленной на осуществленіе сего проекта суммы (около 2-хъ милл. руб. при 4-хъ лѣтнемъ срокѣ производства работъ) отпущено нынѣ по смѣтѣ 1896 г. 741.000 руб. на заказъ спеціальнаго для этихъ работъ землечерпательнаго каравана и на приступъ къ самымъ работамъ.

Одною изъ заботъ Министерства Путей Сообщенія былъ также вопросъ о дальнѣйшемъ расширеніи гаваней *Одесскаго* порта. Огромный грузооборотъ этого перваго по своему значенію во внѣшней торговлѣ порта Россіи, уже въ 1893 г. превысившій 200 милл. пудовъ въ годъ, дѣлаетъ портъ этотъ, не смотря на обширность его сооруженій, крайне тѣснымъ для судоходства. Практическая гавань въ нѣсколько рядовъ заставлена каботажными судами; Новая гавань переполнена пароходами; въ Карантинной же гавани, самой большой, скопленіе судовъ заграничнаго плаванія настолько велико, что пароходы болѣе недѣли ждутъ очереди, останавливаясь у волнолома. Проекты общаго расширенія гаваней Одесскаго порта, со спеціализаціею ихъ по отдѣльнымъ отраслямъ грузооборота и соотвѣтственнымъ оборудованіемъ, уже составлены.

На первую очередь, по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, поставлена постройка новой гавани для каботажныхъ судовъ, въ томъ числѣ для углевозныхъ судовъ, между Новымъ и Военнымъ молами Одесскаго порта,—какъ работа наиболѣе неотложная и къ тому же не требующая для своего осуществленія устройства новыхъ внѣшнихъ сооруженій. Проектъ означенной гавани (стоимостью до 550.000 рублей) уже утвержденъ Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія, а Государственнымъ Совѣтомъ отпущенъ по смѣтѣ 1896 г. кредитъ въ 400.000 руб. на работы (всю постройку предположено исполнить въ два года). Министерствомъ Путей Сообщенія вносилось въ смѣту 1896 г., кромѣ того, и 200.000 руб. на приступъ къ работамъ по дальнѣйшему общему расширенію порта; такъ какъ, однако, Министерство Путей Сообщенія не остановилось еще окончательно на проектѣ таковаго

расширенія, то Государственный Совѣтъ, при разсмотрѣніи означенной смѣты, призналъ ассигнованіе сего послѣдняго кредита преждевременнымъ.

По подобнымъ же соображеніямъ Государственный Совѣтъ исключилъ изъ смѣты 1896 г. кредитъ въ 197.500 руб., внесенный Министерствомъ Путей Сообщенія на приступъ къ работамъ по коренному переустройству *Потійскаго* порта. Къ постройкѣ этого порта приступлено было еще въ 1873 г., когда техника сооруженій искусственныхъ портовъ на открытыхъ побережьяхъ далеко не получила еще современнаго развитія и когда къ порту этому не могло предъявляться тѣхъ требованій, которыя къ нему предъявляются теперь, какъ къ наиболѣе удобному по своему положенію пункту для отправки моремъ кукурузы, марганца, хлопка и другихъ произведеній Закавказья, Средней Азіи и отчасти Персіи, и для снабженія этихъ областей всѣми нужными имъ товарами, привозимыми моремъ какъ изъ русскихъ Азово-Черноморскихъ портовъ, такъ и изъ-за границы. Сосѣдній Батумъ, сдѣлавшійся по преимуществу нефтянымъ портомъ (отпуская свыше 60 милл. пуд. этого груза ежегодно), будучи стѣсненъ въ своемъ развитіи окружающими горами, не можетъ одинъ удовлетворить всѣмъ потребностяхъ по пропуску остальныхъ, не нефтяныхъ грузовъ; къ тому же дальнѣйшее развитіе Батумскаго порта встрѣчаетъ препятствіе и въ постоянно возрастающемъ военномъ значеніи этого порта.

Подобное положеніе дѣла побуждаетъ Министерство Путей Сообщенія ставить на первую очередь вопросъ о коренномъ переустройствѣ Потійскаго порта (переданнаго изъ Военнаго Министерства въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія въ 1889 г.), въ настоящемъ своемъ положеніи пользующагося весьма печальною репутаціею на Черномъ морѣ, какъ вслѣдствіе неудачнаго расположенія входа (открытаго для господствующей тутъ зюдвестовой волны), такъ и вслѣдствіе крайней ограниченности причальныхъ линій въ портѣ. Въ Министерствѣ Путей Сообщенія имѣются уже разработанные проекты улучшенія порта,—

какъ по отношенію къ условіямъ входа въ портъ, такъ и по отношенію къ увеличенію причальныхъ линій.

Предположенія о расширеніи Одесскаго порта и о коренномъ переустройствѣ Потійскаго порта имѣется въ виду разсмотрѣть въ Инженерномъ Совѣтѣ Министерства Путей Сообщенія съ такимъ расчетомъ времени, чтобы нужные на приступъ къ работамъ кредиты могли быть ассигнованы по смѣтѣ 1897 г.

Въ ряду разработанныхъ въ 1895 году предположеній Министерства Путей Сообщенія, стоитъ также вопросъ объ устройствѣ портовъ-убѣжищъ и пристаней на Кавказскомъ берегу Чернаго моря. На первую очередь намѣчено: а) устройство въ *Туапсе* укрытой стоянки для небольшихъ каботажныхъ судовъ и лодокъ, перевозящихъ грузы съ берега къ судамъ, стоящимъ на рейдѣ (этимъ устранится главное неудобство, заключающееся въ трудности, а нерѣдко и невозможности, сообщенія съ берегомъ при сравнительно небольшомъ волненіи), и б) устройство въ *Сочи* пристани для гребныхъ лодокъ, для облегченія въ тихую погоду выгрузки товаровъ и пассажировъ; устройство сооруженій, которыя прикрывали бы эту пристань отъ волненія, предполагается сдѣлать впослѣдствіи*). По разработаннымъ засимъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія проектамъ на осуществленіе этихъ устройствъ исчислено 360.000 руб. Къ подготовительнымъ работамъ по устройству означенныхъ сооруженій приступлено еще въ минувшемъ году, на счетъ открытыхъ по смѣтѣ 1895 г. кредитовъ въ суммѣ 110.000 р. Остальныя же, нужныя для окончанія сихъ работъ, 250.000 р. разрѣшены нынѣ, но пред-

*) Устройство здѣсь глубокихъ гаваней съ обширными водными площадями потребовало бы огромныхъ средствъ, несоотвѣтствующихъ торговому значенію этихъ поселеній. Съ устройствомъ же нынѣ предположенныхъ укрытыхъ стоянокъ, въ скоромъ времени, какъ надо ожидать, появятся небольшіе пароходы и парусныя суда, назначенные спеціально для перевозки грузовъ между этими пунктами и главными портами, что въ значительной мѣрѣ будетъ способствовать развитію торговли и оживленію этого одареннаго природою, но пустыннаго въ настоящее время края.

ставленію Министерства Путей Сообщенія, къ ассигнованію по смѣтѣ 1896 г.

Къ работамъ подобной же категоріи можно отнести и продолженіе существующей желѣзной пристани въ *Сухумѣ*, который, впрочемъ, представляетъ то существенное отличіе отъ поименованныхъ мѣстностей Кавказскаго берега Чернаго моря, что имѣетъ естественный рейдъ, удобный для стоянки судовъ. При подобныхъ условіяхъ, и при прекрасныхъ климатическихъ условіяхъ и роскошной растительности Сухумскихъ окрестностей, грузооборотъ этой мѣстности уже теперь достигъ 2 милл. пуд. въ годъ. На постройку здѣсь пристани, по представленію Министерства Путей Сообщенія, отпущено по смѣтѣ 1896 г. 100.000 руб. Пристань эту, нынѣ пригодную лишь для причала лодокъ, предположено выдвинуть до 19 футовой глубины и такимъ образомъ приспособить ее для причала почтовыхъ и товаро-пассажирскихъ пароходовъ, перевозящихъ главную массу грузовъ внутренняго потребленія.

Наконецъ, что касается *изысканій для портовыхъ сооруженій*, то въ настоящемъ 1896 году будетъ окончена разработка результатовъ изысканій въ устьяхъ *Днѣстра* и *Дуная*; изслѣдованы будутъ Артиллерійская и Карантинная бухты *Севастопольскаго* порта, съ цѣлью составленія проекта каботажнаго порта въ одной изъ этихъ бухтъ; предположены изысканія въ *Евпаторіи*, въ *Джарылгачскомъ* лиманѣ и *Сухумской* бухтѣ.

О заказахъ для нуждъ торговыхъ портовъ.

Главнѣйшіе изъ заказовъ произведенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія въ истекшемъ 1896 году для нуждъ торговыхъ портовъ были слѣдующіе:

Нюландскому механическому заводу въ Христіаніи заказанъ, для нуждъ Либавскаго порта, пароходъ-ледоколъ въ 700 индикаторныхъ силъ. Этотъ пароходъ, за постройку котораго уплочено заводу 293.200 кронъ (около 150.000 р. кред.), прибылъ въ концѣ декабря 1895 г. въ Либаву, гдѣ и останется для исполненія своего назначенія.

Для усиленія землечерпательныхъ средствъ въ Азовскихъ

портахъ въ 1895 г. заказано, на счетъ отпущенныхъ по смѣтѣ того года 400.000 р.:

1) Заводу А. Ф. Смульдерсъ въ Роттердамѣ—одну землечерпательницу морскаго типа, производительностью 25 куб. саж. грунта въ часъ, съ плавучими трубами, приспособленными для передачи вынимаемаго грунта на берегъ, на разстояніе до 234 саж., и 2) Заводу Верфъ-Конрадъ въ Гаарлемѣ три паровыхъ землеотвозныхъ шаланды, емкостью 20 куб. саж. каждая, изъ коихъ одна снабжена землесоснымъ аппаратомъ, допускающимъ самостоятельную работу въ подходящихъ грунтахъ.

Независимо сего, и принимая въ соображеніе, что одною изъ наиболѣе настоятельныхъ надобностей въ дѣлѣ поддержанія Южныхъ портовъ въ должномъ состояніи и дальнѣйшаго ихъ совершенствованія представляется пополненіе имѣющихся въ распоряженіи Министерства землечерпательныхъ и землеотвозныхъ средствъ снарядами новѣйшихъ усовершенствованныхъ типовъ, Министръ Путей Сообщенія испросилъ у Государственнаго Совѣта ассигнованіе особаго кредита, въ суммѣ 1.200.000 руб., на усиленіе землечерпательныхъ средствъ въ Азово-Черноморскихъ портахъ, по составленному Министерствомъ плану. Кредитъ этотъ отпущенъ равными частями, по смѣтамъ 1896 и 1897 гг., что дастъ возможность произвести весь заказъ въ настоящемъ еще году съ такимъ разсчетомъ времени, чтобы получить всѣ заказываемые снаряды къ началу рабочаго періода слѣдующаго 1897 года.

ОТДѢЛЪ ПЯТЫЙ.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области шоссейнаго дѣла.

Въ 1895 году на средства Министерства Путей Сообщенія содержалось 12.230 верстъ шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ и 1.815 верстъ дорогъ грунтовыхъ, а всего 14.045 верстъ. Изъ этого протяженія путей: 12.747 верстъ вѣдались Министерствомъ Путей Сообщенія чрезъ посредство Правленій Округовъ путей сообщенія; 1.248 верстъ находились во временномъ завѣдываніи земствъ, подъ наблюденіемъ Инспекціи отъ Министерства и 50 верстъ состояли въ завѣдываніи Могилевскаго Губернскаго Распорядительнаго Комитета, получающаго, изъ средствъ Министерства, пособіе на содержаніе участка Орловско-Витебскаго шоссе, въ предѣлахъ Могилевской губерніи.

Изъ дорогъ, состоявшихъ въ завѣдываніи Округовъ путей сообщенія находятся:

на Кавказѣ	3.417 вер.
въ Крыму	447 „
„ Привислянскихъ губер. .	2.403 вер.**)

*) Часть Соменской дороги въ Новгородской губерніи (23 в.), нѣкоторыя дороги Крыма (19 в.), окрестностей Петербурга (21 в.) и Кавказа (1.752 в.).

**) Въ томъ числѣ въ губерніяхъ: Варшавской—620 вер., Калишской—210 вер., Петроковской—98 вер., Радомской—226 вер., Кѣлецкой—172 вер., Люблинской—283 вер., Сѣдлецкой—154 вер., Ломжинской—369 и Сувалкской—194 версты.

въ С.-Петербургской губер. .	791	вер.
„ Новгородской	570	„
„ Тверской	188	„
„ Псковской	374	„
„ Лифляндской	168	„
„ Курляндской	65	„
„ Витебской	331	„
„ Ковенской	324	„
„ Гродненской	714	„
„ Волынской	509	„
„ Подольской	137	„
„ Минской	279	„
„ Могилевской	600	„
„ Кіевской	119	„
„ Черниговской	194	„
„ Виленской	74	„
„ Смоленской	324	„
„ Орловской	390	„
„ Курской	225	„
„ Харьковской	33	„
„ Рязанской	71	„
Итого . . .	12.747	вер.

Изъ шоссе, переданныхъ во временное завѣдываніе земствъ, состоятъ:

въ Московской губерніи . . .	507	вер.
„ Тульской „ . . .	286	„
„ Калужской „ . . .	222	„
„ Ярославской „ . . .	83	„
„ Воронежской „ . . .	81	„
„ С.-Петербургской губерніи (Кегсгольмскій трактъ) . . .	48	„
въ Смоленской губерніи (Юхновскій участокъ Московско-Брестскаго шоссе)	21	„
Всего . . .	1.248	вер.

На содержаніе шоссе въ 1895 году было отпущено всего 6.100.000 р. изъ коихъ 3.800.000 р. на обыкновенный ремонтъ и 2.300.000 р. на работы капитальнаго ремонта. Кредиты эти, въ большой ихъ части, (5.635.779 р.) расходовались на содержаніе шоссе, состоявшихъ въ завѣдываніи Окружныхъ Правленій путей сообщенія, 6.320 руб. было отчислено въ пособіе Могилевскому губернскому распорядительному комитету, а 457.901 р. отпущено въ распоряженіе земскихъ управъ тѣхъ губерній, въ коихъ казенныя шоссе переданы во временное завѣдываніе земскихъ учрежденій.

Послѣдній способъ ремонтнаго содержанія шоссе имѣетъ весьма важное значеніе для Министерства Путей Сообщенія.

Казенныя шоссе Московской, Тульской, Калужской и Ярославской губерніи были переданы въ административно-хозяйственное завѣдываніе губернскихъ земствъ еще въ семидесятыхъ годахъ, сначала, въ видѣ опыта, на десятилѣтній срокъ, а впослѣдствіи на новый 25-ти лѣтній. При этомъ земствамъ помянутыхъ губерній даны были достаточныя средства на содержаніе казенныхъ шоссе и вмѣстѣ съ тѣмъ, учреждена со стороны Министерства Путей Сообщенія особая техническая инспекція для надзора за шоссе и для руководства дѣятельностью земствъ въ дѣлѣ содержанія искусственныхъ путей. Опытъ этотъ оказался въ общемъ удачнымъ. Состояніе шоссе за означенное время не ухудшилось, стоимость же ремонта удешевилась и казна, не смотря на довольно значительное повышеніе цѣнъ на камень и лѣсные матеріалы, не только не увеличила своихъ расходовъ на эти шоссе, но даже уменьшила ихъ, такъ какъ первоначально назначенное Тульскому и Ярославскому губернскимъ земствамъ казенное пособіе было впослѣдствіи понижено: первому съ 400 руб. до 297 руб., а второму съ 395 руб. до 260 руб. 44 коп. на версту шоссе въ годъ; по Московской же и Калужской губерніямъ постоянное пособіе оставлено въ прежнемъ размѣрѣ. При этомъ, независимо отъ выгодъ казны, и сами земства имѣли большія сбереженія отъ содержанія шоссе (къ 1-му января 1894 года по всѣмъ четыремъ губерніямъ до 2.199.523 руб.)

и, на основаніи условій передачи, приступили на эти средства къ постройкѣ подъѣздныхъ путей и къ улучшенію собственныхъ грунтовыхъ дорогъ. Это представлялось возможнымъ для названныхъ земствъ съ тѣмъ большимъ удобствомъ, что у нихъ сосредоточивалось завѣдываніе всѣми дорогами губерніи, а техническій персоналъ, приглашенный для казенныхъ шоссе, и правительственная инспекція могли оказывать въ этомъ дѣлѣ техническую помощь. Въ дѣлѣ постройки шоссированныхъ подъѣздныхъ путей особенно выдается дѣятельность Московскаго губернскаго земства, успѣвшаго путемъ цѣлаго ряда цѣлесообразныхъ мѣропріятій, значительно увеличить сумму шоссейнаго сбора, что дало ему возможность располагать большими средствами для постепеннаго увеличенія своей дорожной сѣти. На эти средства оно построило около 300 вер. шоссированныхъ подъѣздныхъ путей и имѣетъ въ своемъ завѣдываніи, кромѣ 507 верстъ казенныхъ шоссе, еще 645 вер. собственныхъ улучшенныхъ путей. Тульское губернское земство соорудило около 65 верстъ различныхъ шоссированныхъ подъѣздныхъ путей, а также улучшило и продолжаетъ улучшать, на сбереженія отъ содержанія казенныхъ шоссе, нѣкоторыя грунтовыя дороги Тульской губерніи. Ярославское и Калужское земства, равнымъ образомъ, построили на означенныя средства нѣсколько шоссированныхъ и мощеныхъ подъѣздныхъ путей.

Въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ, подъ вліяніемъ столь удачнаго опыта передачи шоссейныхъ путей земствамъ, изданы были особыя правила относительно передачи казенныхъ шоссе во временное завѣдываніе земствъ и городовъ. При составленіи означенныхъ правилъ принято было въ основаніе предположеніе, что казенныя шоссе, строившіяся, подобно желѣзнымъ дорогамъ, для соединенія большихъ центровъ и пролегающія къ тому же весьма часто параллельно съ этими послѣдними, съ постройкою желѣзныхъ дорогъ утратили существенное значеніе, и должны быть предметомъ особой заботливости правительства лишь въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя, прилегая къ западной границѣ

Имперіи, могутъ быть театромъ военныхъ дѣйствій *) или находятся въ исключительныхъ условіяхъ, какъ напримѣръ шоссе, соединяющія окрестности г. С.-Петербурга и шоссе Крыма. Эти послѣднія шоссе вѣдомства путей сообщенія были причислены потому Высочайше утвержденнымъ 5-го апрѣля 1883 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта къ государственнымъ дорогамъ (впослѣдствіи къ нимъ присоединены дороги Кавказа), остальныя же шоссе отнесены къ мѣстнымъ, которыя предполагалось содержать лишь при нѣкоторомъ, сравнительно гораздо меньшимъ, пособіемъ отъ казны. При этомъ было постановлено, что государственныя шоссе, могутъ быть передаваемы земствамъ съ пособіемъ на обыкновенный и капитальный ремонтъ (безъ расходовъ на администрацію), а мѣстные пути съ пособіемъ только на обыкновенный ремонтъ, несчитая дохода отъ шоссейнаго сбора, который, въ обоихъ случаяхъ, предоставляется въ пользу земствъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ положено было передавать земствамъ, совсѣмъ безъ пособія, тѣ мѣстныя шоссе, которыя, по соглашенію Министерствъ: Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, будутъ признаны малопроѣзжими, причемъ земствамъ предоставлялось, въ случаѣ отсутствія надобности въ этихъ шоссе для мѣстнаго движенія, упразднять таковыя; равнымъ образомъ, также безъ пособія отъ казны, поступали въ завѣдываніе городовъ, всѣ пролегающіе въ городахъ участки мѣстныхъ шоссе.

Въ настоящее время, однако, выяснилось, что хотя характеръ пользованія казенными шоссе, по сравненіи съ существовавшимъ на нихъ движеніемъ до развитія рельсовой сѣти, кореннымъ образомъ измѣнился и, утративъ значеніе транзита, превратился преимущественно въ движеніе мѣстное, тѣмъ не менѣе, шоссе эти, являясь готовыми путями для мѣстнаго движенія, представляются нынѣ,

---

*) Всѣ шоссе, расположенныя къ западу отъ рѣкъ Западной Двины и Днѣпра, съ прибавленіемъ къ нимъ Кіевскаго шоссе, отъ гор. Острова до г. Кіева, Псково-Рижскаго, Выборгскаго и участка шоссе отъ Бреста по направленію къ Москвѣ до г. Рославля, Смоленской губ.

какъ для обслуживаемыхъ ими раіоновъ, такъ и для государства вообще, существенно необходимыми. По линіи этихъ путей за послѣдніе 40, 50 лѣтъ возникли многочисленныя поселенія и заводы; къ этимъ шоссе уже въ настоящее время проводятся побочныя дороги, имѣющія для нихъ значеніе питательныхъ вѣтокъ и въ будущемъ слѣдуетъ ожидать дальнѣйшаго увеличенія ихъ значенія. Поэтому передача шоссе мѣстнаго значенія земствамъ съ отпускомъ пособія только на обыкновенный ремонтъ сихъ дорогъ представляется вредной для дальнѣйшаго развитія дорожнаго дѣла въ Имперіи, а передача земствамъ шоссейныхъ путей, признанныхъ малопроѣзжими, безъ всякаго пособія со стороны казны, равносильна постепенному уничтоженію этихъ шоссе, такъ какъ приведеніе въ случаѣ надобности, такой дороги вновь въ удобопроѣзжее состояніе вызываетъ необходимость значительныхъ затратъ.

Примѣромъ въ этомъ отношеніи является Рославльскій участокъ Витебско-Орловскаго шоссе длиной 88,5 верстъ, переданный въ 1888 году, какъ малопроѣзжій, въ полное распоряженіе Рославльскаго уѣзднаго земства безъ всякаго пособія отъ казны; названное земство, за неимѣніемъ возможности поддерживать означенный участокъ ремонтомъ, въ виду недостаточности своихъ средствъ, принуждено было прибѣгнуть къ упраздненію этого шоссе, на что оно было уполномочено закономъ. Между тѣмъ упраздненіе этого участка оказалось невозможнымъ, такъ какъ оно нарушило бы цѣльность линіи Орловско-Витебскаго шоссе, а военное вѣдомство настаивало, чтобы это шоссе, по передачѣ земству, содержалось, по крайней мѣрѣ, какъ транспортная дорога 2-го разряда. Въ виду сего Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствами Внутреннихъ Дѣлъ, Военнымъ, Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ, внесено было надлежащее по сему предмету представленіе въ Государственный Совѣтъ и въ 1895 году послѣдовало Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта объ обратномъ принятіи этого участка въ казну съ назначеніемъ на исправленіе его около 230 тыс. руб. Въ такомъ

*

же положеніи какъ Рославльскій участокъ находятся казенныя шоссе Владимірской губерніи, а именно участки: Нижегородскаго шоссе въ 250 верстъ и Ярославскаго въ 79 вер.

Шоссе эти были переданы, на основаніи правилъ 5 апрѣля 1883 года, какъ малопроѣзжія, въ полное распоряженіе Владимірскаго губернскаго земства безъ пособія отъ казны, причемъ земство, не признавъ возможнымъ совершенно упразднить эти шоссе, ограничилось, по недостатку средствъ, лишь ремонтомъ мостовыхъ сооруженій, полотно же шоссе пришло въ растройство. На основаніи Высочайше утвержденнаго 17 декабря 1893 года положенія Комитета Министровъ, назначена была во Владимірской губерніи, изъ представителей Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія и Финансовъ, а также Государственнаго Контроля и мѣстной губернской администраціи, комиссія, для ближайшаго изслѣдованія означенныхъ шоссе и опредѣленія вида и размѣра потребнаго казеннаго пособія; комиссія эта высказалась за сохраненіе упомянутыхъ шоссейныхъ участковъ на всемъ ихъ протяженіи, съ выдачею земству пособія какъ единовременнаго на возстановленіе шоссе, такъ и постояннаго на содержаніе этихъ дорогъ. По окончательномъ выясненіи размѣра сказаннаго пособія Министерствомъ Путей Сообщенія будетъ внесено по этому дѣлу особое представленіе въ Государственный Совѣтъ.

Правила 5 апрѣля 1883 года затрудняли такимъ образомъ передачу шоссе земствамъ, которыя признавали невозможнымъ принимать на себя содержаніе казенныхъ шоссе съ пособіемъ, которое являлось недостаточнымъ, тѣмъ болѣе что въ губерніяхъ, гдѣ введено положеніе о земскихъ учрежденіяхъ, находятся преимущественно казенныя шоссе мѣстнаго значенія, передававшіяся съ пособіемъ только на обыкновенный ремонтъ.

Вслѣдствіе сего и на основаніи изложенныхъ выше соображеній Высочайше утвержденнымъ 17 февраля 1889 года положеніемъ Комитета Министровъ, дѣйствіе правилъ 5 апрѣля 1883 года о передачѣ казенныхъ шоссе въ завѣдываніе земствъ и городовъ было пріостановлено въ той

части означенныхъ правилъ, которая касалась передачи казенныхъ шоссе земствамъ и городамъ безъ пособія отъ казны. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Министру Путей Сообщенія предоставлено пересмотрѣть правила 5 апрѣля 1883 года и внести въ Государственный Совѣтъ выработанный, по соглашенію съ Министерствами Военнымъ, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и съ Государственнымъ Контролемъ, проектъ новыхъ по сему предмету постановленій. Означенный проектъ разрабатывался затѣмъ въ особой, образованной при Министерствѣ Путей Сообщенія комиссіи изъ представителей вышеупомянутыхъ вѣдомствъ, причемъ комиссія эта, между прочимъ, признала, что Правительству надлежитъ прійти на помощь тѣмъ земствамъ, которымъ переданы, безъ пособія отъ казны, малопроѣзжія казенныя шоссе, не могущія, по какимъ либо причинамъ, подлежать упраздненію и высказалась также за назначеніе земствамъ, въ особо уважительныхъ случаяхъ, при передачѣ имъ, въ будущемъ, казенныхъ шоссе, кромѣ ежегодныхъ еще и единовременныхъ пособій на улучшеніе шоссе. Проектъ этотъ нынѣ одобренъ подлежащими вѣдомствами и будетъ внесенъ въ непродолжительномъ времени въ Государственный Совѣтъ.

Съ 1890 года однако передача шоссе въ завѣдываніе земствъ возобновилась. Такъ, земству Тульской губерніи продолженъ срокъ завѣдыванія шоссе на 25-ть лѣтъ, съ уменьшеннымъ пособіемъ (297 рублей на версту); затѣмъ въ 1891 году перешли въ завѣдываніе земства шоссе Воронежской губерніи, съ пособіемъ по 383 руб. 66 коп. на версту шоссе въ годъ. Въ 1892 и 1893 годахъ состоялась передача земству на новый 25-ти лѣтній срокъ шоссе Калужской губерніи, съ предоставленіемъ Калужскому губернскому земству завѣдыванія также Юхновскимъ участкомъ Московско-Варшавскаго шоссе въ Смоленской губерніи. Наконецъ, въ 1895 году оставлены на новый 25-ти лѣтній срокъ въ завѣдываніи Московскаго губернскаго земства казенныя шоссе Московской губерніи, съ передачею земству моста черезъ рѣку Москву въ селѣ Ильинскомъ, находившагося прежде въ непосредственномъ

завѣдываніи Инспекціи вѣдомства путей сообщенія. Всѣ эти передачи казенныхъ шоссе въ завѣдываніе земствъ состоялись на основаніи особыхъ Высочайшихъ соизволеній, испрошенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія чрезъ Комитетъ Министровъ.

Въ настоящее время ведутся переговоры о передачѣ шоссе въ завѣдываніе земствъ Новгородскаго, Орловскаго, Рязанскаго, Курскаго, Тверскаго, Черниговскаго и другихъ, но въ минувшемъ 1895 году переговоры эти еще не достигли окончательныхъ результатовъ.

Въ силу Высочайше утвержденнаго 1-го іюня 1895 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, земскія смѣты въ 48-ми губерніяхъ освобождены отъ обязательныхъ расходовъ на уплату казнѣ пособій на содержаніе преобразованныхъ, въ силу Закона 12 іюня 1889 года мировыхъ, судебныхъ и по крестьянскимъ дѣламъ учрежденій, а также статистическихъ комитетовъ, въ суммѣ 8.246.000 рублей въ годъ, съ тѣмъ, чтобы эти средства были обращены, по преимуществу, на содержаніе, улучшеніе и постройку грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ. Мѣра эта вызоветъ въ ближайшемъ будущемъ усиленную дѣятельность земствъ,—а въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ не введено положеніе о земскихъ учрежденіяхъ, распорядительныхъ комитетовъ — по постройкѣ новыхъ шоссе и улучшенію грунтовыхъ дорогъ. Въ виду сего представлялось бы особенно цѣлесообразнымъ ускорить передачу казенныхъ шоссе въ вѣдѣніе земскихъ учрежденій, чѣмъ будетъ достигнуто объединеніе хозяйственнаго завѣдыванія всѣми дорогами въ однихъ и тѣхъ же учрежденіяхъ и дастъ имъ возможность правильно и цѣлесообразно намѣтить сѣть новыхъ дорогъ. Судя по всѣмъ имѣющимся въ Министерствѣ Путей Сообщенія даннымъ можно расчитывать что мѣстныя учрежденіи справятся съ предстоящею имъ задачею ремонтнаго содержанія казенныхъ шоссе; для постройки же новыхъ сложныхъ сооруженій и вообще для разрѣшенія техническихъ вопросовъ, подлежащимъ мѣстнымъ учрежденіямъ всегда будетъ оказано надлежащее содѣйствіе со стороны Ми-

нистерства Путей Сообщенія. Вообще нельзя не признать, что въ настоящее время, при большемъ сравнительно распространеніи техническихъ знаній, такіе простые искусственные пути, какъ шоссе, могутъ быть съ пользою для дѣла довѣрены мѣстнымъ учрежденіямъ, ближе знакомымъ съ особенностями даннаго пути, съ тѣмъ однако условіемъ, чтобы ближайшее наблюденіе за исправностью путей и возведеніе на нихъ наиболѣе сложныхъ дорожныхъ сооруженій было обязательно ввѣряемо техникамъ, имѣющимъ право производства строительныхъ работъ; со стороны же Министерства Путей Сообщенія представлялось бы достаточнымъ ограничиться по этимъ путямъ, за нѣкоторыми исключеніями, лишь техническимъ надзоромъ.

Въ теченіе отчетнаго года, кромѣ Рославльскаго участка Орловско-Витебскаго шоссе, присоединены къ числу шоссе, ремонтируемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія: два участка Черноморской береговой дороги, отъ Новороссійска до Туапсе и отъ Сочи до Ново-Аѳона, общимъ протяженіемъ 339 верстъ и девять линій вновь устроенныхъ стратегическихъ шоссе въ Западномъ краѣ (Осовецъ-Кнышинъ, Гоніодзъ-Стренкова гора, Стренкова Гора-Ежево, Стренкова Гора-Менженинъ, Холмъ-Влодава, Влодава-Леплевка, Леплевка-Брестъ, Любартовъ-Шарчевъ и Островъ-Ломжа), общимъ протяженіемъ 267,9 верстъ.

Названные участки Черноморской дороги строились Управленіемъ общественныхъ работъ и, въ концѣ 1894 г., переданы въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія въ неоконченномъ видѣ. Въ отчетномъ году Министерствомъ Путей Сообщенія производились работы по дальнѣйшей разработкѣ этихъ участковъ, на испрошенный для сего кредитъ въ 360.380 руб. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду полнаго недостатка путей на Черноморскомъ побережьѣ, оказалось необходимымъ открыть означенные участки для движенія въ неоконченномъ видѣ, безъ большихъ мостовъ и мѣстами безъ разборки полотна, безъ шоссировки и безъ искусственныхъ сооруженій. Открытіе движенія по названнымъ участкамъ вызвало необходимость установленія постояннаго ремонта

названныхъ участковъ, сверхъ исправленія происходящихъ всегда, особенно на горныхъ дорогахъ, поврежденій въ возведенныхъ частяхъ дорожнаго полотна и сооруженіяхъ.

Перечисленныя выше стратегическія шоссе построены распоряженіемъ Военнаго Министерства при участіи Министерства Путей Сообщенія, на кредиты, ассигнованные по смѣтѣ 1895 г. Министерства Путей Сообщенія на новыя работы въ размѣрѣ 2.400.000 руб.,

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по устройству новыхъ шоссейныхъ дорогъ въ отчетномъ году заключалась, какъ и въ предыдущіе годы, въ содѣйствіи Военному вѣдомству по устройству новыхъ восьми линій стратегическихъ шоссе въ Западномъ краѣ сверхъ построенныхъ, какъ выше упомянуто девяти, общимъ протяженіемъ 342 версты. Затѣмъ, кромѣ подъѣздныхъ путей, устраиваемыхъ земствами Московской и Тульской губерній на сбереженія отъ средствъ, поступающихъ на содержаніе казенныхъ шоссе, производились при содѣйствіи Министерства Путей Сообщенія работы по улучшенію подъѣздныхъ путей въ Полтавской губерніи. Работы эти ведутся земствомъ Полтавской губерніи по проектамъ, утверждаемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, и подъ наблюденіемъ въ техническомъ отношеніи особаго инспектора отъ Министерства Путей Сообщенія. На производство этихъ работъ расходуется ежегодно, начиная съ 1893 г. 300.000 р., изъ коихъ половина отпускается земствомъ изъ земскихъ средствъ, а половина назначается земству отъ казны, въ видѣ пособія, по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія. Подобнымъ же образомъ, подъ наблюденіемъ Министерства Путей Сообщенія и по утвержденному имъ проекту, производились въ отчетномъ году городскимъ управленіемъ города Смоленска работы по устройству желѣзнаго моста на каменныхъ опорахъ черезъ рѣку Днѣпръ въ городѣ Смоленскѣ; въ 1895 году возведены только до нѣкоторой высоты каменныя опоры моста. Устройство этого моста

производится на средства казны (150.000 рублей), отпущенныя названному городскому управленію по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія.

Непосредственнымъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, чрезъ Правленія Округовъ на ассигнованныя по смѣтѣ Министерства на 1895 годъ на новыя работы 1.470.440 рублей производились новыя шоссейныя работы только въ Крыму и на Кавказѣ, гдѣ, вслѣдствіе горнаго характера мѣстностей, особенно сильно чувствуется необходимость въ проведеніи дорогъ для обыкновенной ѣзды. Въ Крыму исполнялись работы по устройству участковъ шоссе между городами Симферополемъ и Карасубазаромъ, составляющихъ часть дороги между Симферополемъ и Ѳеодоссіею. На Кавказѣ Министерствомъ Путей Сообщенія на свои средства производилась постройка и дальнѣйшая разработка нѣсколькихъ линій государственныхъ шоссе весьма важныхъ для края, какъ въ экономическомъ и административномъ, такъ и въ военномъ отношеніяхъ для соединенія городовъ Батума, Ахалцыха, Ардагана, Эривани и Карса, и улучшенія сообщеній между важнѣйшими пунктами Эриванскаго и Карскаго стратегическихъ раіоновъ, а также для соединенія Сухума съ Кубанскою областью (черезъ Клухорскій перевалъ) и Дагестана съ Кахетіей.

Наконецъ, въ отчетномъ году Министерствомъ Путей Сообщенія выработаны и утверждены проекты желѣзныхъ мостовъ на каменныхъ опорахъ: черезъ рѣку Наревъ, у посада Зегрже, на Ковенскомъ шоссе и въ городѣ Твери, на Московскомъ шоссе.

Въ 1896 году предполагается начать постройку вышеупомянутыхъ мостовъ, приступить къ перестройкѣ мостоваго полотна и разводной части Николаевскаго моста чрезъ рѣку Днѣпръ въ г. Кіевѣ и продолжать работы по устройству поименованныхъ дорогъ въ Крыму и на Кавказѣ, а также приступить къ работамъ по устройству: въ Крыму дороги отъ мѣстечка Судака къ городу Ѳеодосіи, длиною 43 версты, на Кавказѣ дороги отъ Манглиса по направленію къ городу

Ахалкалакамъ и къ улучшенію дороги отъ города Майкопа до п. Туапсе длиною 138 верстъ. Сверхъ того, въ 1896 году, предстоитъ произвести изысканія для устройства шоссе отъ Карса, черезъ Кизилъ-Гядукскій перевалъ, развалины Комюра и Пенакъ, до Ольты.

ОТДѢЛЪ ШЕСТОЙ.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по учебному дѣлу.

1. Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I.

Первый Уставъ Института утвержденъ въ 20 день ноября 1809 года, причемъ, на содержаніе Института ассигновано было по 50.000 р. въ годъ.

Первымъ Директоромъ былъ французъ Сеноверъ, Инспекторомъ—Бетанкуръ; профессора также были всѣ французы, за исключеніемъ одного (Висковатова), такъ что и преподаваніе въ Институтѣ въ первые годы его существованія производилось на французскомъ языкѣ.

Изъ 62 желавшихъ поступить въ новое учебное заведеніе въ первый годъ открытія, было принято по экзамену лишь 30 и разрѣшено, сверхъ того, слушать лекціи въ Институтѣ 8 лицамъ, безъ права носить мундиръ.

На слѣдующій годъ къ пріемному экзамену явилось 42 человѣка, изъ коихъ принято штатными воспитанниками 30 и сверхъ комплекта 4.

Хотя по Уставу курсъ Института назначенъ былъ четырехгодичный, но съ началомъ отечественной войны 1812 г. потребность въ инженерахъ была такъ настоятельна, что 12 изъ воспитанниковъ были командированы въ распоряженіе Главнокомандующаго, гдѣ и оставались до окончанія

компаніи. Вообще отечественная война отвлекла настолько офицеровъ отъ слушанія лекцій въ институтѣ, что первый выпускъ инженеровъ въ 1813 году состоялъ лишь изъ 4 человѣкъ, второй изъ 14, третій изъ 12.

19 декабря 1823 г. издано новое положеніе для Института съ подробнымъ опредѣленіемъ штата преподавателей и воспитанниковъ, программы занятій и расходовъ на содержаніе Института (127.470 руб. въ годъ).

13 іюня 1849 г. это положеніе было существенно измѣнено, причемъ Институтъ поставленъ совершенно на военную ногу и во всемъ сравненъ съ военно-учебными заведеніями. Штатное число воспитанниковъ опредѣлено въ 250 (изъ коихъ 150 казенно-коштныхъ и 100 съ платою по 350 р. въ годъ).

Со вступленіемъ въ 1862 году въ должность Главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями Инженеръ-Генералъ-Лейтенанта Мельникова, Институтъ принялъ характеръ спеціальнаго учрежденія для образованія инженеровъ и новымъ положеніемъ 28 іюля 1864 года число слушателей перестало быть ограниченнымъ, а опредѣлялось въ мѣрѣ средствъ. Съ тѣхъ поръ Институтъ началъ быстро развиваться.

Въ 1877 году въ ознаменованіе столѣтней годовщины дня рожденія Императора Александра I, заведенію этому, съ Высочайшаго соизволенія присвоено было наименованіе „Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I“.

Въ 1890 г. Институтъ получилъ новое нынѣ дѣйствующее положеніе и штатъ, расчитанный на 300 студентовъ во всѣхъ 5 курсахъ. Завѣдываніе учебною частію Института возложено на Совѣтъ подъ предсѣдательствомъ Директора.

Въ первый періодъ дѣятельности Института, съ 1811 по 1848 годъ, въ среднемъ выходило ежегодно по 35 офицеровъ; во второй періодъ съ 1851 по 1864 гг. цифра выпускаемыхъ офицеровъ сократилась до 22.

Наконецъ, въ послѣдній періодъ, когда дѣятельность Института посвящена была спеціально образованію инженеровъ путей сообщенія, число оканчивающихъ курсъ достигаетъ 60

ежегодно; всего же за 85 лѣтнее существованіе Института въ 82 выпуска вышло изъ этого заведенія 3.634 инженера.

Къ 1 января 1895 года число всѣхъ студентовъ въ Институтѣ достигало 611 человѣкъ, т. е. удвоилось противъ штатнаго числа. Возможность къ этому представилась вслѣдствіе расширенія помѣщеній Института на особо ассигнованныя въ 1893 году суммы. Такое увеличеніечисла слушателей вызвало, въ свою очередь, необходимость усилить число преподавателей и служебный персоналъ Института, вслѣдствіе чего, въ 1894 г. внесено представленіе въ Государственный Совѣтъ объ увеличеніи штатной суммы, опредѣленной на содержаніе Институтъ въ 117.680 руб. до 154.550 рублей. Ходатайство это удовлетворено въ началѣ текущаго года.

29 апрѣля 1895 года Институтъ имѣлъ счастіе участвовать на Высочайшемъ смотру работъ Министерства Путей Сообщенія въ Александровскомъ Дворцѣ въ Царскомъ селѣ, причемъ были выставлены проектные чертежи пяти студентовъ пятаго выпускнаго курса Института.

Въ 1895 году выпущено изъ Института 49 инженеровъ, въ томъ числѣ 47 человѣкъ съ правомъ на чинъ X класса и 2 съ правомъ на чинъ XII класса. На мраморную доску постановлено записать имена двухъ студентовъ, получившихъ по всѣмъ предметамъ полные баллы, а именно: студентовъ Евгенія фонъ-Пистолькорса и Адольфа Эмера. Изъ числа окончившихъ курсъ 49 человѣкъ семь человѣкъ были казенными стипендіатами и обязаны прослужить на Государственной службѣ по полтора года за каждый годъ полученія стипендіи.

Въ концѣ августа и началѣ сентября 1895 года производился пріемный повѣрочный экзаменъ для поступленія въ Институтъ. Къ допущенію на этотъ экзаменъ было подано около 800 прошеній. Къ экзаменамъ было допущено 692 человѣка. Изъ нихъ не явились на экзаменъ, не окончили и не выдержали его 324 человѣка. Выдержали удовлетворительно пріемный экзаменъ 368 человѣкъ. Изъ нихъ принято въ Институтъ на первый курсъ 184 человѣка и за неимѣніемъ мѣстъ въ чертежныхъ такому же числу выдержав-

шихъ экзаменъ въ пріемѣ было отказано за совершенною невозможностью слѣдить за обученіемъ ихъ при настоящемъ недостаточномъ персоналѣ Института.

Къ 1-му января 1896 года во всѣхъ пяти курсахъ Института состояло студентовъ 743 человѣка, т. е. въ 2 раза болѣе предположеннаго штатомъ 1890 года.

Въ концѣ сентября 1895 г. было совершенно закончено при Институтѣ зданіе Николаевскаго имени Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги Общежитія студентовъ Института. Въ зданіи этомъ имѣются квартиры для 50 студентовъ и столовая на 400 человѣкъ. Зданіе это совершенно омеблировано, снабжено пароводянымъ отопленіемъ, электрическимъ освѣщеніемъ и послѣ открытія его 1 октября 1895 года всѣ квартиры заняты студентами, преимущественно высшихъ курсовъ, а въ столовой ежедневно обѣдаетъ около 200 человѣкъ съ платою за обѣдъ въ 35 к.

Институтъ въ концѣ 1895 года участвовалъ на выставкѣ при второмъ съѣздѣ дѣятелей по техническому и профессіональному образованію въ Москвѣ, причемъ, кромѣ проектовъ студентовъ выставлены были всѣ изданія и печатныя руководства Института, въ томъ числѣ 32 тома Сборника Института, изданные съ 1884 по 1895 годъ, въ которыхъ напечатаны части курсовъ и труды профессоровъ.

Съ развитіемъ нашей промышленности и увеличеніемъ протяженія строющихся и открытыхъ къ общественному пользованію желѣзныхъ дорогъ, число инженеровъ, ежегодно выпускаемыхъ изъ Института Императора Александра I-го, оказывается недостаточнымъ и въ виду этого, Министерство Путей Сообщенія, съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества соизволенія, приступило нынѣ къ разработкѣ вопроса объ организаціи новаго высшаго учебнаго заведенія для подготовленія инженеровъ преимущественно для практической дѣятельности по постройкѣ и эксплоатаціи путей сообщенія.

Проекты положенія объ означенномъ учебномъ заведеніи и штата онаго нынѣ внесены въ Государственный Совѣтъ.

2. Техническія желѣзнодорожныя училища.

Въ вѣдомствѣ Министерства Путей Сообщенія, кромѣ Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, состоятъ 31 техническое желѣзнодорожное училище, Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія и Нижегородское Рѣчное училище.

Всѣ эти учебныя заведенія, предназначеныя для подготовленія техниковъ для службы на путяхъ сообщенія, имѣютъ въ своемъ составѣ болѣе 3.000 учащихся и выпускаютъ ежегодно отъ 600 до 700 молодыхъ людей съ законченнымъ спеціальнымъ образованіемъ.

Учрежденіе техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ было вызвано обнаружившимся въ концѣ 60-хъ годовъ крайнимъ недостаткомъ у насъ лицъ, сколько нибудь подготовленныхъ для занятія должностей второстепенныхъ техниковъ желѣзнодорожной службы. Отвѣтственныя должности паровозныхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ, дорожныхъ мастеровъ и тому подобныхъ агентовъ, приходилось замѣщать тогда иностранцами, дорого стоющими и незнакомыми ни съ условіями нашей жизни, ни съ языкомъ мѣстнаго населенія, или же полуграмотными ремесленниками безъ всякой спеціальной подготовки.

Мысль объ организаціи особыхъ училищъ для подготовленія второстепенныхъ агентовъ желѣзнодорожной службы впервые осуществлена была на Орлово-Грязской жел. дорогѣ (нынѣ вошедшей въ составъ Юго-Восточныхъ) открытіемъ въ 1869 году при главныхъ мастерскихъ этой дороги въ г. Ельцѣ Александровскаго ремесленнаго училища, преобразованнаго въ 1870 году въ Александровское техническое желѣзнодорожное училище. По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 12 мая 1895 г. училищу этому, съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества соизволенія, присвоено наименованіе „Перваго техническаго желѣзнодорожнаго училища Императора Александра II“.

Вслѣдъ за Орлово-Грязскою желѣзною дорогою стали

открываться такія же училища и на другихъ дорогахъ и къ 1880 году ихъ было открыто на всей сѣти до 30-ти.

Въ 1870 году бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія, графомъ Бобринскимъ, было исходатайствовано разрѣшеніе всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ относить расходы по содержанію такихъ училищъ на средства особаго 15-ти-руб. поверстнаго сбора съ желѣзныхъ дорогъ.

Первоначально Министерство Путей Сообщенія въ отношеніи завѣдыванія техническими желѣзнодорожными училищами ограничивалось лишь утвержденіемъ ихъ временныхъ уставовъ и надзоромъ за ними чрезъ чиновъ существовавшей тогда мѣстной желѣзнодорожной инспекціи, предоставивъ какъ разработку основаній ихъ устройства и учебнаго плана, такъ и ближайшее руководство ихъ дѣятельностью тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, при которыхъ учреждались означенныя училища.

Съ теченіемъ времени обнаружилась однако настоятельная необходимость упорядоченія и обобщенія въ задачахъ и направленіи дѣятельности означенныхъ учрежденій, и первымъ шагомъ къ осуществленію этой цѣли было установленіе въ 1879 году нормальныхъ основаній устройства техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и программъ преподаванія, выработанныхъ созваннымъ въ томъ же году съѣздомъ ближайшихъ сотрудниковъ училищъ.

Съ 1880 года Министерство Путей Сообщенія предприняло подробное обслѣдованіе фактическаго состоянія и дѣятельности всѣхъ существовавшихъ тогда техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и приступило къ разработкѣ проектовъ преобразованія оныхъ, состоявшагося въ 1886 году съ утвержденіемъ въ законодательномъ порядкѣ положенія и штата сихъ училищъ.

Вмѣстѣ съ симъ, Высочайше утвержденнымъ въ 1886 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, были учреждены въ составѣ Министерства Путей Сообщенія Учебный Отдѣлъ и училищная инспекція. Положеніемъ 1886 года къ пріему въ техническія желѣзнодорожныя училища допущены лишь мальчики въ возрастѣ отъ 14 до 17 лѣтъ, окончившіе полный

курсъ ученія въ училищахъ: двухклассномъ, сельскихъ или церковноприходскомъ, въ уѣздныхъ или городскихъ, по положенію 1872 года, при чемъ преимущество отдано дѣтямъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Учебный курсъ установленъ 3-хъ-годовой, спеціально-техническій, съ лѣтними практическими занятіями и обязательной двухлѣтней практикою по окончаніи школьнаго ученія.

Непосредственно послѣ изданія новаго положенія, въ силу закона 7-го апрѣля 1886 года, въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія перешли 16 изъ существовавшихъ тогда техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, а затѣмъ и еще 11 училищъ, переданныя частными желѣзнодорожными обществами.

Въ организаціи училищъ, на основаніи новаго положенія, Министерствомъ Путей Сообщенія было обращено особенное вниманіе на религіозно-нравственное воспитаніе учащихся, для каковой цѣли къ дѣлу воспитанія были привлечены священнослужители съ назначеніемъ имъ увеличенныхъ окладовъ содержанія въ размѣрѣ 400 руб. (за три недѣльные урока).

Общій строй училищной жизни установленъ по образцу военно-учебныхъ заведеній и на должности надзирателей и преподавателей гимнастики назначены офицеры запаса и отставные, хорошо знакомые съ условіями и требованіями военнаго воспитанія.

Хотя техническія желѣзнодорожныя училища и по прежнимъ ихъ уставамъ, и по положенію 1886 года предназначались главнымъ образомъ для образованія дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ, тѣмъ не менѣе и до настоящаго времени число такихъ учениковъ въ составѣ означенныхъ училищъ не превышаетъ въ среднемъ 46%.

Такъ какъ это нежелательное явленіе объясняется съ одной стороны недостаткомъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ общеобразовательныхъ школъ, въ коихъ дѣти служащихъ могли бы подготовляться къ поступленію въ техническія училища, а съ другой неудобствами и дороговизной содер-

жанія иногородннхъ учащихся въ сихъ училищахъ на наемныхъ квартирахъ, то Министерство Путей Сообщенія всѣми зависящими отъ него мѣрами содѣйствовало открытію при техническихъ училищахъ: приготовительныхъ классовъ, общежитій и обществъ и попечительствъ для вспомоществованія недостаточнымъ ученикамъ.

Приготовительные классы открыты при трехъ училищахъ, съ составомъ учащихся около 130 человѣкъ; на содержаніе сихъ классовъ Министерство Путей Сообщенія выдаетъ пособія въ размѣрѣ 2.200 рублей въ годъ.

Общежитія имѣются при 15 училищахъ съ составомъ пансіонеровъ свыше 600 челов.; до училищной реформы 1886 года такихъ общежитій было всего 8 съ общимъ числомъ пансіонеровъ около 300 человѣкъ.

Общества и попечительства для вспомоществованія недостаточнымъ ученикамъ имѣются при 19 училищахъ.

Къ числу мѣръ, имѣвшихъ наиболѣе важное значеніе для улучшенія условій дѣятельности техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ было изданіе въ 1893 году инструкціи, опредѣляющей обязанности администраціи желѣзныхъ дорогъ по отношенію къ состоящимъ на нихъ техническимъ желѣзнодорожнымъ училищамъ, и правилъ организаціи установленной положеніемъ 1886 года двухлѣтней обязательной практики для окончившихъ курсъ школьнаго ученія.

Въ помянутой инструкціи Начальникамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами вмѣнено въ обязанность ближайшее наблюденіе за состояніемъ и дѣятельностью находящихся при ихъ дорогахъ техническихъ училищъ и разъяснено, что только на основѣ близкихъ отношеній и взаимной помощи желѣзнодорожной администраціи и учебнаго управленія техническія желѣзнодорожныя училища могутъ быть поставлены въ условія, наиболѣе благопріятныя для успѣшной дѣятельности ихъ на пользу желѣзныхъ дорогъ.

Въ правилахъ организаціи двухлѣтней обязательной практики по окончаніи курса, проходимой учащимися исключительно подъ руководствомъ желѣзнодорожнаго начальства, были преподаны нѣкоторыя указанія касательно наиболѣе

цѣлесообразнаго направленія этихъ занятій съ точки зрѣнія поучительности ихъ для практикантовъ.

Означенной мѣрой въ связи съ другими, принимаемыми съ тою же цѣлью, уже достигнуты нѣкоторые положительные результаты, что въ послѣднее время сказалось, между прочимъ, въ фактѣ благопріятнаго поворота въ условіяхъ дѣятельности Ревельскаго училища, о которомъ Министръ Путей Сообщенія имѣлъ счастье всеподданнѣйше докладывать Его Императорскому Величеству въ декабрѣ истекшаго года, а равно и въ дѣятельномъ, плодотворномъ участіи представителей желѣзныхъ дорогъ въ обсужденіи совмѣстно съ преподавателями вопросовъ, касающихся техническихъ училищъ вѣдомства, на бывшемъ въ Москвѣ 2-мъ съѣздѣ русскихъ дѣятелей по профессіональному образованію.

Независимо отъ мѣръ къ довершенію благоустройства и надлежащему направленію существующихъ училищъ Министерство Путей Сообщенія не могло не обратить вниманія на выдвигаемыя самою жизнью новыя потребности желѣзныхъ дорогъ въ образовательныхъ учрежденіяхъ.

Въ виду обнаружившагося у насъ за послѣдніе годы недостатка техниковъ строительной спеціальности, въ особенности на работахъ по сооруженію новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, въ 1894 году открыто новое техническое училище въ Николаевѣ, при Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ, съ нѣкоторымъ усиленіемъ преподаванія предметовъ строительной спеціальности.

Въ томъ же 1894 году по плану, одобренному Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, для означенной дороги открыто техническое желѣзнодорожное училище въ г. Красноярскѣ, получившаго съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества соизволенія наименованіе „Перваго Сибирскаго техническаго желѣзнодорожнаго училища Императора Николая II-го“.

Въ отчетномъ 1895 году для Сибирской желѣзной дороги по вышеозначенному плану открыто второе техническое желѣзнодорожное училище въ г. Хабаровскѣ.

Вмѣстѣ съ симъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія разработанъ проектъ перевода техническаго училища Вар-

*

шаво-Терeспольской желѣзной дороги, поставленнаго въ крайне невыгодныя условія, въ г. Севастополь, съ преобразованіемъ сего училища въ строительное по образцу Николаевскаго.

Для осуществленія этого предположенія было испрошено Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе на передачу, для помѣщенія сего училища, дома бывшаго Управленія Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, освободившагося за состоявшимся переходомъ означеннаго Управленія въ г. Харьковъ.

Переводъ Варшаво-Терeспольскаго училища въ г. Севастополь предположенъ въ теченіе предстоящаго лѣта и новый пріемъ учащихся въ это училище будетъ произведенъ уже въ Севастополѣ.

Въ текущемъ году, кромѣ сего, предположено открытіе еще одного техническаго желѣзнодорожнаго училища въ г. Омскѣ или другомъ пунктѣ на строющейся нынѣ Сибирской желѣзной дорогѣ.

Сверхъ того, въ виду предстоящаго окончанія постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ линій значительнаго протяженія въ Европейской Россіи, въ ближайшемъ будущемъ придется открыть еще одно или два техническія желѣзнодорожныя училища на означенной линіи.

Такимъ образомъ общее число техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ существующаго типа возрастетъ до 33 — 34.

Изъ 6.259 человѣкъ, окончившихъ курсъ въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ, 3.463 нынѣ состоятъ на желѣзнодорожной службѣ, изъ коихъ на службахъ:

а) тяги и подвижнаго состава	2.261
б) пути и зданій	747
в) движенія и телеграфа	174
г) конторской и счетоводной	281

Наибольшее число: 669—состоятъ машинистами; помощниками машинистовъ—970 и дорожными мастерами—219.

3. Общеобразовательныя желѣзнодорожныя школы.

Ограничивая свою учебную дѣятельность исключительно предѣлами потребностей техническихъ службъ на путяхъ сообщенія, Министерство Путей Сообщенія не могло не обратить вниманія и на общеобразовательныя школы, содержимыя желѣзными дорогами для образованія дѣтей ихъ служащихъ.

Такихъ школъ на нашей сѣти въ настоящее время существуетъ 135 и на содержаніе ихъ, кромѣ платы за ученіе, взносовъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и частныхъ пожертвованій, расходуется по смѣтамъ желѣзныхъ дорогъ около 163.000 руб. въ годъ. Министерство Путей Сообщенія, отвѣтственное за производительное расходованіе кредитовъ, разрѣшаемыхъ по смѣтамъ желѣзныхъ дорогъ, должно быть близко знакомо съ состояніемъ и дѣятельностью такихъ школъ и заботиться какъ объ умноженіи ихъ соотвѣтственно дѣйствительной потребности въ нихъ, такъ и о направленіи ихъ дѣятельности согласно съ нуждами желѣзныхъ дорогъ и ихъ служащихъ въ виду того что только при условіи достаточнаго распространенія и цѣлесообразнаго направленія дѣятельности названныхъ школъ можно доставить желѣзнодорожнымъ служащимъ, разбросаннымъ по малонаселеннымъ пунктамъ желѣзнодорожной сѣти, возможность образованія ихъ дѣтей и, съ другой стороны, обезпечить техническія желѣзнодорожныя училища контингентомъ наиболѣе подходящихъ для нихъ учащихся изъ дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Въ виду этого, Министерство Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствомъ Народнаго Просвѣщенія и Оберъ-Прокуроромъ Святѣйшаго Синода, въ вѣдомствѣ коихъ состоятъ желѣзнодорожныя общеобразовательныя школы, предприняло фактическое обслѣдованіе означенныхъ учрежденій чрезъ особо командируемыхъ для того лицъ и, по собраніи достаточныхъ для сего данныхъ, предполагаетъ войти въ

соглашеніе съ вышеназванными вѣдомствами по предмету установленія порядка открытія и направленіи дѣятельности такихъ школъ.

4. Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія.

Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія, открытое Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1883 году, имѣетъ цѣлью подготовленіе кондукторовъ путей сообщенія, ближайшихъ надсмотрщиковъ за исполненіемъ строительныхъ работъ и исправнымъ состояніемъ сооруженій на шоссейныхъ и водяныхъ путяхъ сообщенія.

По положенію 1883 года къ пріему въ училище допускаются мальчики въ возрастѣ отъ 13 до 17 лѣтъ, получившіе законченное образованіе въ уѣздныхъ или городскихъ училищахъ (по положенію 1872 года). Учебный курсъ училища трехгодичный; кромѣ классныхъ занятій установлены лѣтнія практическія занятія съемкой, нивеллировкой и строительными работами. Для окончившихъ курсъ школьнаго ученія установлена двухлѣтняя обязательная практика, по успѣшномъ прохожденіи которой и выдаются аттестаты объ окончаніи полнаго курса.

Вышневолоцкое училище, не смотря на сравнительно недавнее существованіе, пользуется хорошей репутаціей не только на шоссейныхъ и водяныхъ путяхъ сообщенія, но и на желѣзныхъ дорогахъ, и питомцевъ онаго охотно принимаютъ на техническія службы; въ особенности пригодными оказываются они для строительныхъ работъ не только на шоссейныхъ и водяныхъ сообщеніяхъ, но и по желѣзнымъ дорогамъ.

До настоящаго времени въ Вышневолоцкомъ училищѣ окончило полный курсъ 101 кондукторъ.

Изъ нихъ на службѣ въ учрежденіяхъ вѣдомства путей сообщенія состоитъ 86 (въ томъ числѣ на желѣзныхъ дорогахъ 16), отбываютъ воинскую повинность и занимаются частною дѣятельностью 15.

5. Нижегородское Рѣчное училище.

Нижегородское Рѣчное училище для подготовленія капитановъ пароходовъ, плавающихъ по Волгѣ и ея притокамъ, открытое въ 1887 году на частныя пожертвованія судопромышленниковъ, есть единственное въ Россіи училище, предназначенное для образованія техниковъ судоплаванія по внутреннимъ водамъ.

Между тѣмъ на судоходныхъ рѣкахъ одной Европейской Россіи плаваютъ въ настоящее время болѣе 20.000 судовъ разныхъ типовъ, ежегодно перевозящихъ до 118.000.000 пуд. груза цѣнностью въ 257.187.000 рублей. Всѣ эти суда, за немногими исключеніями, управляются людьми безъ всякой спеціальной подготовки, полуграмотными или совсѣмъ безграмотными.

По статистическимъ даннымъ за 1893 г. изъ 1.824 пароходныхъ капитановъ числилось всего 265 получившихъ спеціально-морское образованіе, всѣ же остальные не получили никакого образованія; изъ нихъ 1.257 полуграмотные, а 133 совсѣмъ безграмотные.

Ежегодная потеря грузоотправителей отъ крушеній судовъ, плавающихъ по внутреннимъ водамъ, составляетъ около 1.500.000 рублей, и по разслѣдованіямъ оказывается, что въ огромномъ большинствѣ несчастные случаи съ судами происходятъ по винѣ невѣжественныхъ капитановъ пароходовъ и вообще управляющихъ судами.

Въ виду быстро увеличивающагося числа пароходовъ и судовъ усовершенствованныхъ конструкцій на нашихъ внутреннихъ водахъ, а также и того обстоятельства, что въ послѣднее время на всѣхъ водяныхъ путяхъ конная и бечевая тяга замѣняется буксировкой судовъ, Министерство Путей Сообщенія не могло не обратить вниманія на вопросъ о средствахъ къ образованію и спеціальной подготовкѣ по крайней мѣрѣ капитановъ и ихъ помощниковъ и замѣстителей и нынѣ приступило къ разработкѣ вопроса объ орга-

низаціи для этой цѣли озерно-рѣчныхъ училищъ, на подобіе Нижегородскаго, значеніе которыхъ освящено вниманіемъ въ Бозѣ почившаго Государя Императора Александра III, видѣвшаго въ учрежденіяхъ этого рода залогъ успѣшнаго развитія судовой промышленности на нашихъ внутреннихъ водахъ.

ОТДѢЛЪ СЕДЬМОЙ.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по улучшенію быта и призрѣнію служащихъ.

1. Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія.

Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія учреждена въ 1860 году.

Число участниковъ кассы къ 1 января 1896 года составляло 1.500 человѣкъ.

Капиталъ кассы достигалъ къ этому времени 3.573.002 рублей 30 коп.

Въ настоящее время эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія насчитываетъ:

пенсіонеровъ	155
вдовъ	351
сиротъ	433
Всего . . .	913 лицъ.

На выдачу пенсій въ 1896 году ассигновано 339.977 р. 65 коп.

Отчеты кассы за послѣдній годъ указали на существованіе нѣкотораго несоотвѣтствія между отчетными выводами и тѣми основными расчетами, которые были приняты при учрежденіи кассы; такъ, дѣйствительные расходы кассы стали превосходить предположенные по проектнымъ расчетамъ болѣе, нежели на 50%.

Вслѣдствіе сего, Министерство Путей Сообщенія озабо-

тилось опредѣленіемъ степени обезпеченности эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія, для чего въ настоящее время образована при Министерствѣ Путей Сообщенія особая комиссія, задача коей состоитъ въ томъ, чтобы выяснить какъ дѣйствительное финансовое положеніе кассы, такъ и тѣ мѣры, кои должны быть приняты для устраненія замѣченнаго превышенія расходовъ надъ доходами ея.

Независимо отъ сего, въ видахъ скорѣйшаго достиженія этой цѣли, Министерствомъ Путей Сообщенія уже испрошено измѣненіе нѣкоторыхъ статей положенія объ эмеритальной кассѣ; главнѣйшими измѣненіями являются: увеличеніе эмеритальныхъ взносовъ съ участниковъ кассы съ 6 до 7% и разрѣшеніе обращать свободныя наличныя деньги кассы, между прочимъ, на пріобрѣтеніе 5% закладныхъ листовъ земельныхъ банковъ и облигацій Московскаго городскаго кредитнаго общества, приносящихъ большій доходъ, чѣмъ государственныя процентныя бумаги.

2. Пенсіонныя и сберегательно-вспомогательныя кассы служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

30 мая 1888 года воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе мнѣнія Государственнаго Совѣта, въ силу коего на общества всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ возложена обязанность учреждать для своихъ служащихъ пенсіонныя или сберегательно-вспомогательныя кассы; при этомъ учрежденіе кассъ пенсіоннаго типа признавалось предпочтительнымъ, учрежденіе же сберегательно-вспомогательныхъ кассъ было допущено лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда устройство пенсіонной кассы окажется или совершенно невозможнымъ по незначительности числа служащихъ, или болѣе удобопримѣнимымъ по особымъ условіямъ подлежащей дороги. Одновременно съ симъ удостоились Высочайшаго утвержденія „Общія Положенія о пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ Россійскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ“.

Главнѣйшія начала, положенныя въ основу упомянутыхъ

общихъ положеній, сводятся къ слѣдующему. Участниками кассъ обязательно состоятъ всѣ лица обоего пола, находящіяся на постоянной службѣ въ желѣзнодорожномъ обществѣ. Изъ капиталовъ, образовавшихся отъ собственныхъ взносовъ участниковъ и приплатъ обществъ, участникамъ кассъ, при оставленіи ими службы или же остающимся, послѣ смерти служащихъ, членамъ ихъ семействъ — выдаются денежныя пособія. Изъ кассъ сберегательно-вспомогательнаго типа пособія эти выдаются въ видѣ единовременныхъ выдачъ; изъ кассъ пенсіоннаго типа — въ нѣкоторыхъ случаяхъ также въ видѣ единовременныхъ выдачъ, въ другихъ же случаяхъ — въ видѣ пожизненныхъ пенсій. Размѣръ пособій опредѣляется въ зависимости отъ продолжительности службы участника кассы и степени его неспособности къ труду и сообразно той суммѣ, какая образовалась на его личномъ счету, благодаря упомянутымъ поступленіямъ; при назначеніи же пенсій, кромѣ того, принимается во вниманіе еще и возрастъ лица, коему пенсія назначается, такъ какъ при этомъ имѣется въ виду, что пенсію придется выплачивать лишь ограниченное число лѣтъ, до смерти пенсіонера.

Утвержденіе уставовъ подлежащихъ кассъ отдѣльныхъ частныхъ дорогъ было предоставлено Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Во исполненіе приведеннаго закона были учреждены слѣдующія кассы на Россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ:

Сберегательно-вспомогательныя кассы на дорогахъ: Привислянской, Московско-Курской, дорогахъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Царскосельской, Орловско-Витебской, Фастовской и Лодзинской фабричной.

Пенсіонныя кассы на дорогахъ: Юго-Западныхъ, Варшавско-Вѣнской, Ивангородо-Домбровской, Кіево-Воронежской, Лозово-Севастопольской, Митавской, Московско-Брестской, Московско-Казанской, Московско-Ярославско-Архангельской, Риго-Двинской и Двинско-Витебской (соединенная касса), Рыбинской, Юго-Восточныхъ, Рязанско-Уральской и Владикавказской желѣзныхъ дорогъ.

*

Общее число участниковъ всѣхъ вышеупомянутыхъ кассъ, дѣйствующихъ въ настоящее время на основаніи Общихъ Положеній 30 мая 1888 года, доходитъ до 140.000 человѣкъ. Сумма денежныхъ капиталовъ, находящихся въ собственности сихъ кассъ, составляетъ около 37 милл. руб.

Скорѣйшее введеніе въ дѣйствіе упомянутыхъ кассъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ на началахъ закона 30 мая 1888 года представлялось тѣмъ болѣе настоятельнымъ, что на многихъ изъ сихъ дорогъ еще до 1888 года существовали уже пенсіонныя кассы, которыя, однако, будучи учреждены безъ всякаго участія со стороны Правительства и на началахъ недостаточно прочныхъ пришли съ теченіемъ времени въ полное финансовое разстройство, требовавшее немедленнаго прекращенія ихъ дѣйствія и замѣны кассами новаго устройства.

По воспослѣдованіи Высочайше утвержденнаго 30 мая 1888 года мнѣнія Государственнаго Совѣта объ учрежденіи пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Министерствомъ Путей Сообщенія былъ возбужденъ вопросъ объ учрежденіи пенсіонной кассы и для служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Проектъ Министерства Путей Сообщенія по вопросу объ учрежденіи пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ удостоился Высочайшаго утвержденія 3 іюня 1894 года, причемъ срокомъ введенія въ дѣйствіе положенія о названной кассѣ признано было 1 января 1894 года, а съ 1 сентября того же года организовано было при Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ особое Управленіе дѣлами пенсіонной кассы.

Въ основу означеннаго положенія пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ были положены тѣ же начала, на коихъ организованы выше упомянутыя пенсіонныя кассы частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Положеніе о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ настоящее время распространено на служащихъ въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и

на служащихъ слѣдующихъ 13-ти линій казенныхъ дорогъ: Балтійской и Псково-Рижской, Баскунчакской, Варшаво-Тереспольской, Закавказской, Екатерининской, Курско-Харьково-Азовской, Либаво-Роменской, Муромской, Полѣсскихъ, Самаро-Златоустовской, Сызрано-Вяземской, Уральской и Харьково-Николаевской.

Общее число участниковъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ доходитъ въ настоящее время до 80.000 человѣкъ. Капиталъ названной кассы, по отчету кассы за 1894 годъ, достигаетъ до 5.000.000 руб.

При выработкѣ какъ Общихъ Положеній о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ для служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ равно и Положенія о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, не было признано возможнымъ привлечь къ участію въ тѣхъ и другихъ кассахъ временныхъ служащихъ, коими преимущественно являются поденные рабочіе, въ виду того, что при крайнемъ непостоянствѣ службы сихъ лицъ, участіе ихъ въ упомянутыхъ кассахъ, дающихъ тѣмъ большія преимущества, чѣмъ продолжительнѣе длилась служба участника,—не представляло бы для нихъ никакихъ выгодъ.

Дѣйствующая въ настоящее время на всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и на большинствѣ частныхъ дорогъ система *пенсіоннаго* обезпеченія служащихъ, опредѣляющая размѣры пенсій служащимъ сообразно суммамъ, накопившимся на ихъ личныхъ счетахъ, основана на примѣненіи къ сему дѣлу *страховаго* начала.

Въ этомъ заключается существенное отличіе организаціи пенсіоннаго обезпеченія желѣзнодорожныхъ служащихъ отъ *эмеритальныхъ* кассъ различныхъ вѣдомствъ (эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія, эмеритальныхъ кассъ Министерствъ: Военнаго, Морскаго, Юстиціи и т. д.), дающее пенсіоннымъ кассамъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ значительное преимущество, состоящее въ томъ, что кассы эти являются вполнѣ гарантированными отъ возможности когда либо оказаться несостоятельными, подобно тому, какъ это имѣетъ мѣсто по отношенію ко многимъ изъ упомянутыхъ эмеритальныхъ кассъ.

Организація пенсіонныхъ кассъ на началахъ страхованія является не только дѣломъ, совершенно новымъ у насъ въ Россіи, но и въ Западной Европѣ таковая была принята лишь по отношенію къ отдѣльнымъ, незначительнымъ по своей численности, группамъ служащихъ. Естественно поэтому, что примѣненіе страховаго начала къ дѣлу пенсіоннаго обезпеченія въ столь широкихъ размѣрахъ, какъ это принято теперь у насъ съ учрежденіемъ пенсіонныхъ кассъ для обширной категоріи желѣзнодорожныхъ служащихъ,— не могло не обратить на себя вниманія не только въ нашемъ отечествѣ, но и за границею, о чемъ свидѣтельствуетъ, между прочимъ, интересъ, съ которымъ относились къ вопросу о принятой у насъ системѣ пенсіоннаго обезпеченія желѣзнодорожныхъ служащихъ делегаты различныхъ странъ, какъ на послѣднихъ желѣзнодорожныхъ конгрессахъ въ Петербургѣ (1892 года) и въ Лондонѣ (1895 года), такъ и на недавнемъ съѣздѣ актуаріевъ въ Брюсселѣ (1895 года).

Сознавая весьма важныя преимущества, которыми обладаетъ, сравнительно со всѣми прочими кассами, пенсіонныя кассы служащихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, Министерство Путей Сообщенія не могло однако не придти къ заключенію, что вслѣдствіе незначительности пособій-симъ кассамъ со стороны казны и частныхъ Обществъ, а также вслѣдствіе весьма низкаго процента, приносимаго въ настоящее время бумагами, пріобрѣтаемыми для кассъ, пенсіи, выслуживаемыя участниками этихъ кассъ, не могутъ считаться достаточно обезпечивающими ихъ при оставленіи ими службы. Такъ напримѣръ, пенсія, которую выслуживаетъ лицо, достигшее 55-ти лѣтъ, прослужившее на желѣзныхъ дорогахъ 25 лѣтъ, составляетъ всего лишь около 25% его оклада.

Вслѣдствіе указаннаго обстоятельства Министерство Путей Сообщенія, озабочиваясь улучшеніемъ матеріальнаго обезпеченія лицъ, оставляющихъ службу и не считая возможнымъ требовать нынѣ же дальнѣйшаго увеличенія пособія кассамъ со стороны казны и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ доходности коихъ въ большинствѣ случаевъ заинтересована казна, въ настоящее время занято производствомъ

соотвѣтственныхъ вычисленій и разработкою надлежащаго статистическаго матеріала съ тою цѣлью, чтобы, согласно полученнымъ результатамъ, измѣнить существующій порядокъ распредѣленія между служащими вышеназваннаго пособія кассамъ, предоставивъ преимущественное право на полученіе этого пособія старослужащимъ, чѣмъ достигалась бы возможность существенно увеличить размѣръ пенсій лицамъ, оставляющимъ службу и прослужившимъ продолжительное время на желѣзныхъ дорогахъ.

3. Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II.

Подъ именемъ Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ Дома Императора Александра II разумѣются убѣжища, учрежденныя въ память исполнившагося 19 февраля 1880 г. двадцатипятилѣтія царствованія Императора Александра II, для тѣхъ изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, которые потеряли способность снискивать себѣ средства къ существованію по причинамъ, вызваннымъ долголѣтней службой на желѣзныхъ дорогахъ или несчастными на нихъ случаями.

Мысль о созданіи Инвалиднаго Дома возникла на XI Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по ходатайству коего, съ Высочайшаго соизволенія, было приступлено къ осуществленію этаго предположенія съ 1 января 1880 года.

На основаніи Устава Инвалиднаго Дома, Высочайше утвержденнаго 1 октября 1882 г. по положенію Комитета Министровъ, Инвалидныя убѣжища или отдѣленія устраиваются и содержатся на счетъ инвалиднаго желѣзнодорожнаго капитала, составляемаго изъ ежегодныхъ, начиная съ 1880 года, отчисленій отъ валовыхъ доходовъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, какъ частныхъ, такъ и правительственныхъ, въ размѣрѣ пяти рублей съ версты колеи главнаго рельсоваго пути открытыхъ для общественнаго пользованія желѣзныхъ дорогъ, а также изъ особыхъ на этотъ предметъ пожертвованій.

Предѣльная цифра инвалиднаго капитала не указана уставомъ и своевременное опредѣленіе ея предоставлено соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ по ходатайству о томъ Общаго Съѣзда.

Завѣдываніе дѣлами Инвалиднаго Дома возложено на особый Комитетъ, образуемый изъ уполномоченныхъ отъ 7 желѣзнодорожныхъ Правленій, избираемыхъ общимъ съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ на три года. Въ веденіи дѣлъ Комитетъ руководствуется особыми инструкціями, утверждаемыми Общимъ Съѣздомъ, и отчитывается во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ предъ этимъ послѣднимъ, а затѣмъ только штаты и смѣты на устройство и содержаніе отдѣленій представляются на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія.

Правомъ помѣщенія въ Инвалидный Домъ своихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ пользуются Правленія всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, но при замѣщеніи вакансій принимается въ соображеніе устанавливаемая Общимъ Съѣздомъ разверстка, пропорціональная взносамъ желѣзныхъ дорогъ въ инвалидный капиталъ, причемъ отдается предпочтеніе получившимъ увѣчье, затѣмъ разстроившимъ на службѣ здоровье и, наконецъ, дряхлымъ.

Принятые въ отдѣленіе инвалиды получаютъ: помѣщеніе съ необходимой обстановкой, холостые—въ общей казармѣ, а семейные—въ отдѣльныхъ квартирахъ съ хозяйственными постройками, отопленіе и освѣщеніе, а также довольствіе одеждой, провіантомъ и приварочными деньгами по установленной нормѣ.

Жены инвалидовъ и дѣти отъ 7 до 17 лѣтъ получаютъ половину вышеупомянутой нормы довольствія, а на дѣтей моложе 7 лѣтъ, выдается четверть нормы.

Инвалидамъ, занимавшимъ на службѣ сравнительно высшія должности, полагается отдѣльная квартира и полуторный размѣръ довольствія, какъ имъ самимъ, такъ и членамъ ихъ семействъ.

Инвалиды пользуются правомъ безплатнаго обученія дѣтей въ школахъ отдѣленія, а также получаютъ безвозмездно

участки земли подъ огороды и общія пастбища для коровъ, причемъ на покупку сихъ послѣднихъ выдаются безпроцентныя ссуды изъ средствъ Инвалиднаго Дома.

Общая сумма инвалидныхъ отчисленій съ процентами, пожертвованіями и прочими доходами достигла къ 1 января 1896 г. 2.908.437 руб., а за исключеніемъ всѣхъ расходовъ по пріобрѣтенію, обзаведенію и содержанію отдѣленій къ началу текущаго года числилось въ наличности 1,146.436 р.

До настоящаго времени учреждено три отдѣленія Инвалиднаго Дома:

1) Московское отдѣленіе, открытое 30 августа 1886 г., находится въ 20 верстахъ отъ города Можайска и ст. Бородино Московско-Брестской желѣзной дороги. Участокъ земли въ 600 десятинъ, принадлежащій отдѣленію, состоитъ изъ 100 десятинъ пахатной земли, 150 десятинъ сѣнокоса, выгона и луговъ и 300 дес. лѣса, Отдѣленіе приспособлено для помѣщенія 122 семейныхъ и 32 одинокихъ инвалидовъ.

Постройки расположены на берегу р. Москвы, близъ тѣнистой рощи, среди которой находится церковь, сооруженная бывшимъ владѣльцемъ имѣнія камеръ-юнкеромъ фонъ-Меккомъ.

Инвалидные дома заключаютъ въ себѣ по 4 и больше квартиръ изъ 2-хъ комнатъ съ подваломъ, 2-мя сараями, отдѣльнымъ садикомъ и общимъ на весь домъ ледникомъ. Водопроводъ, питаемый паровымъ насосомъ, доставляетъ воду въ квартиры инвалидовъ.

На главной улицѣ расположена больница на 20 кроватей и 2-хъ классная школа съ рукодѣльнымъ классомъ, въ коей обучаются 53 мальчика и 56 дѣвочекъ.

2) Западное или Влодавское отдѣленіе, открытое 30 августа 1888 года, имѣетъ 161 десятину земли въ Брестскомъ уѣздѣ Гродненской губ., въ 6 вер. отъ гор. Влодавы и станціи того же имени Брестъ-Холмской желѣзной дороги. Почва участка песчаная и безплодная, пахатной земли имѣется всего 9 десятинъ и столько же луговой; лѣсъ, занимающій около 130 десятинъ, вслѣдствіе сыпучихъ песковъ, признанъ въ большей своей части защитнымъ. Ко-

лонія, устроенная для 63 семейныхъ и 29 одинокихъ инвалидовъ, расположена на возвышенномъ берегу западнаго Буга, среди сосноваго лѣса.

Въ отдѣленіи имѣется помѣстительная деревянная церковь, больница на 15 кроватей и одноклассная школа съ 34 учениками; рукодѣльный классъ посѣщается 13 дѣвочками.

Сверхъ сего въ Западномъ отдѣленіи устроены мастерскія столярная и кузнечная, въ коихъ обучаются 18 дѣтей инвалидовъ, подъ наблюденіемъ увѣчнаго инвалида, бывшаго мастера.

3) Южное или Полтавское отдѣленіе, открытое 30 августа 1893 года, владѣетъ 244 десятинами земли въ Кобелякскомъ уѣздѣ Полтавской губерніи, близъ ст. Бѣлики Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

Дома инвалидовъ, изъ коихъ пять еще не окончены, расположены по возвышенности надъ крутымъ и лѣсистымъ склономъ, сходящимъ въ долину р. Ворсклы. Въ отдѣленіи устроена больница на 20 кроватей и одноклассная школа, въ коей обучается 23 мальчика и 28 дѣвочекъ. Зданіе двухклассной школы находится въ постройкѣ. Церкви также пока не имѣется.

Пахатной земли числится 185 дес. и лѣсу 25 дес. Отдѣленіе расчитано на 80 семейныхъ и 20 одинокихъ инвалидовъ.

Всего во всѣхъ трехъ отдѣленіяхъ могутъ помѣститься 265 семейныхъ инвалидовъ и 87 одинокихъ, т. е. 352 инвалида.

Въ дѣйствительности же, вслѣдствіе недоконченныхъ построекъ въ Южномъ отдѣленіи, въ 1895 году состояло на призрѣніи всего 298 инвалидовъ, 226 женъ инвалидовъ и 480 дѣтей, т. е. 1.004 человѣка.

Десятилѣтнее существованіе Инвалиднаго Дома доказало вполнѣ цѣлесообразность и значеніе этого учрежденія, не имѣющаго себѣ подобнаго на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ и облагодѣтельствовавшаго за время своего существованія сотни инвалидовъ изъ числа лицъ, оставившихъ желѣзнодорожную службу по увѣчью или дряхлости, но,

вмѣстѣ съ тѣмъ, на практикѣ стали проявляться нѣкоторые недостатки въ основной организаціи учрежденія, препятствующіе его дальнѣйшему правильному развитію.

Въ 1886, 1890 и въ истекшемъ 1895 году по распоряженію Министра Путей Сообщенія были произведены ревизіи отдѣленій Инвалиднаго дома, причемъ ближайшимъ образомъ выяснились вышеупомянутые недостатки въ существующей организаціи этаго учрежденія. Главнѣйшіе изъ нихъ заключаются въ значительности суммъ, расходуемыхъ на устройство и содержаніе отдѣленій, въ неудовлетворительности порядка пріема инвалидовъ и условій существованія ихъ семействъ, равно какъ и въ отсутствіи согласованія условій и способа призрѣнія въ Инвалидномъ Домѣ съ другими нынѣ установленными видами призрѣнія желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Кромѣ того, весьма крупнымъ недостаткомъ нынѣ существующей организаціи является то, что Инвалидный Домъ до сихъ поръ подчиненъ непосредственно не Министерству Путей Сообщенія, а Съѣзду, который утратилъ нынѣ свое прежнее значеніе всесторонняго желѣзнодорожнаго представительства.

Необходимость полнаго подчиненія Инвалиднаго Дома Правительству, вызывается еще и тѣмъ, что, со времени его учрежденія условія завѣдыванія желѣзнодорожными предпріятіями существенно измѣнились. Протяженіе сѣти казенной желѣзной дороги, равнявшееся 1 января 1880 года 87 верстамъ, возросло нынѣ до 20.403 верстъ, а протяженіе частныхъ сократилось до 12.702 верстъ. Правительство, выкупивъ дороги, пріобрѣло всѣ ихъ права на инвалидный капиталъ (§ 28 Устава Инвалиднаго Дома) и продолжаетъ вносить ежегодно $^2/_3$ всей суммы отчисленій, и посему Инвалидный домъ, являясь учрежденіемъ, содержимымъ большею частью на средства казны, не можетъ оставаться долѣе въ хозяйственно-распорядительномъ завѣдываніи частнаго, коллегіальнаго органа, неподчиненнаго непосредственному руководству Правительства.

Въ виду всего вышеизложеннаго Министръ Путей Со-

общенія, испросилъ въ 13 день октября 1895 г. Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе на внесеніе на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ представленія о необходимыхъ измѣненіяхъ въ Уставѣ Инвалиднаго Дома.

4. Потребительныя общества.

Въ виду тѣхъ особыхъ условій, въ которыя часто бываютъ поставлены желѣзнодорожные служащіе, учрежденіе на желѣзныхъ дорогахъ потребительныхъ обществъ пріобрѣтаетъ особенно важное практическое значеніе.

Служащіе на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, проходящихъ по малолюдныхъ мѣстностямъ, нерѣдко испытываютъ большія затрудненія въ дѣлѣ полученія необходимыхъ припасовъ; случается однако, что въ подобное же неблагопріятное положеніе бываютъ поставлены и тѣ служащіе, которые хотя и живутъ въ болѣе или менѣе большихъ городахъ, но, обязанные, по роду своей службы, искать себѣ мѣсто жительства вблизи станцій, принуждены жить вдали отъ городскихъ центровъ.

Въ особенно же тяжелыхъ условіяхъ находятся на желѣзныхъ дорогахъ рабочіе и вообще младшіе служащіе. Ближайшее изслѣдованіе домашней жизни рабочихъ и младшихъ служащихъ на дорогахъ, произведенное на нѣкоторыхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогахъ, указало на существованіе во многихъ случаяхъ полной зависимости ихъ отъ торговцевъ, у коихъ имъ приходится покупать предметы первой необходимости въ кредитъ, на весьма невыгодныхъ условіяхъ. Сдѣлавшись неоплатными должниками такихъ торговцевъ, служащіе и рабочіе должны довольствоваться тѣмъ, что имъ отпускается ихъ кредиторами, вслѣдствіе чего, нерѣдко, по сравнительно высокой цѣнѣ они получаютъ товары крайне низкаго достоинства. При такой задолженности, на рукахъ служащихъ остается лишь незначительная доля выплачиваемаго имъ жалованья, фактическими хозяевами котораго являются уже не служащіе, а ихъ кредиторы.

Для устраненія такой зависимости младшихъ агентовъ, мастеровыхъ и рабочихъ, а также и въ интересахъ всѣхъ вообще служащихъ стали возникать на отдѣльныхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ особыя учрежденія, въ видѣ „товарныхъ складовъ“ или „потребительныхъ обществъ“, имѣющія цѣлью, путемъ устраненія излишнихъ посредниковъ между потребителями товаровъ и ихъ первоначальными производителями, доставить возможность желѣзнодорожнымъ служащимъ пріобрѣтать необходимые припасы возможно хорошаго качества и по возможно дешевой цѣнѣ.

По всеподданнѣйшему докладу б. Министра Путей Сообщенія объ устройствѣ потребительнаго общества на Московско-Курской желѣзной дорогѣ, въ Бозѣ почившему Императору Александру III, 12 мая 1893 года, благоугодно было выразить Высочайшую волю — чтобы Министерство Путей Сообщенія озаботилось устройствомъ по возможности на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ таковыхъ потребительныхъ учрежденій.

Въ настоящее время потребительныя общества или организаціи ихъ замѣняющія, существуютъ почти на всѣхъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а именно на дорогахъ: Балтійской и Псково-Рижской, Варшаво-Вѣнской, Варшаво-Тереспольской, Владикавказской, Екатерининской, Закавказской, Ивангородо-Домбровской, Кіево-Воронежской, Либаво-Роменской, Московско-Брестской, Московско-Казанской, Николаевской, Новоторжской, Привислянской, Рыбинской, Рязанско-Уральской, Ржево-Вяземской, С.-Петербурго-Варшавской, Самаро-Златоустовской, Уральской, Фастовской и Юго-Восточныхъ.

Кромѣ сего, на разсмотрѣніи Министерства Путей Сообщенія въ настоящее время находится проектъ учрежденія потребительнаго общества на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Той же цѣли, т. е. улучшенію быта служащихъ путемъ избавленія преимущественно младшихъ агентовъ дорогъ, отъ эксплуатаціи ихъ ростовщиками, служатъ такъ называемыя „ссудо-сберегательныя кассы“, которыя являются учрежденіемъ мелкаго взаимнаго кредита.

Такія ссудо-сберегательныя кассы существуютъ въ настоящее время почти на всѣхъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, нерѣдко даже по нѣсколько на одной и той же дорогѣ.

Наконецъ, на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣются еще и другія организаціи взаимопомощи служащимъ вродѣ напр. общества взаимнаго вспоможенія (на Московско-Нижегородской желѣзной дорогѣ), выдающаго мелкія пюсобія своимъ членамъ въ случаѣ болѣзни, пожара, на воспитаніе дѣтей и въ друг. подобныхъ случаяхъ, и общества взаимнаго вспоможенія на случай смерти (на дорогахъ бывшаго Главнаго Общества), дающее въ случаѣ смерти участника, деньги его семейству на похороны умершаго.

5. Организація врачебно-санитарной части на желѣзныхъ дорогахъ.

Для объединенія дѣйствій, общаго руководительства и надзора за врачебно-санитарными службами на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ учрежденъ 1 января 1894 года врачебно-санитарный отдѣлъ при Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, который вѣдаетъ желѣзнодорожную гигіену и устройство врачебно-санитарной службы и наблюдаетъ за правильностью укомплектованія личнаго состава и за его дѣятельностью. Къ обязанностямъ отдѣла относится: составленіе общихъ смѣтъ и годовыхъ отчетовъ о расходахъ и о санитарномъ состояніи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, веденіе медицинской статистики, а также изслѣдованіе причинъ усиленія болѣзненности и смертности и выработка мѣръ, направленныхъ къ уменьшенію таковыхъ.

Одновременно съ учрежденіемъ этого центральнаго органа, для упорядоченія мѣстной службы на отдѣльныхъ дорогахъ, въ 1893 году были изданы особыя правила врачебно-санитарной службы на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, коими установлена нижеслѣдующая мѣстная организація. Непосредственное завѣдываніе врачебно-санитарной службой на желѣзныхъ дорогахъ возлагается на

старшаго врача дороги, подъ общимъ руководительствомъ начальника или управляющаго оной. Въ врачебно-санитарномъ отношеніи желѣзныя дороги дѣлятся на участки, протяженіемъ отъ 60 до 120 верстъ, изъ коихъ каждый находится въ вѣдѣніи участковаго врача; участки подраздѣляются въ свою очередь на околодки, завѣдываемые особыми фельдшерами. Большія станціи, Управленія и мастерскія составляютъ отдѣльный врачебный участокъ. На обязанности врачебнаго персонала лежитъ безвозмездное поданіе врачебной помощи всѣмъ заболѣвающимъ и пострадавшимъ на желѣзныхъ дорогахъ, въ границахъ полосы отчужденія, а также леченіе служащихъ и рабочихъ; врачи, сверхъ сего, обязаны производить медицинское освидѣтельствованіе всѣхъ поступающихъ на желѣзнодорожную службу и выздоравливающихъ отъ тяжкихъ болѣзней служащихъ, равно какъ и ежегодный осмотръ лицъ, занимающихъ должности, имѣющія непосредственное отношеніе къ безопасности движенія поѣздовъ.

Кромѣ врачей и фельдшеровъ на желѣзныхъ дорогахъ полагается имѣть необходимое число акушерокъ и провизоровъ.

Число больницъ и пріемныхъ покоевъ, ихъ размѣры и расположеніе по линіи опредѣляются центральной администраціей, но желѣзныя дороги, не имѣющія своихъ больницъ или имѣющія оныя въ недостаточныхъ размѣрахъ, обязаны обезпечить на свой счетъ леченіе лицамъ, имѣющимъ право на таковое, въ больницахъ другихъ вѣдомствъ.

Пріемные покои устраиваются на станціяхъ узловыхъ, имѣющихъ депо, и ближайшихъ къ мѣсту жительства участковыхъ врачей; для устройства же таковыхъ на прочихъ станціяхъ установлено минимальное между ними разстояніе въ 50 верстъ. Каждый пріемный покой долженъ быть снабженъ достаточнымъ запасомъ медикаментовъ и перевязочныхъ средствъ, не менѣе какъ двумя кроватями, 2 носилками и 3 комплектами приспособленій для перевозки больныхъ и раненыхъ.

На каждой станціи, гдѣ имѣются пріемные покои, равно какъ и въ каждомъ поѣздѣ, должны быть: по меньшей мѣрѣ,

однѣ носилки, ящикъ съ наиболѣе употребительными лекарствами и наставленіемъ объ ихъ употребленіи; въ составъ каждой кондукторской бригады пассажирскаго поѣзда включается кондукторъ-фельдшеръ.

Въ отчетномъ году на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣлось до 200 врачей, около 100 акушерокъ и свыше 400 фельдшеровъ при 25 больницахъ (съ 620 кроватями) и 230 пріемныхъ покояхъ. За то же время какъ между служащими и ихъ семействами, такъ и между пассажирами и посторонними лицами, обращавшимися къ желѣзнодорожному врачебному персоналу зарегистрировано различныхъ заболѣваній свыше 500.000, изъ коихъ 3.500 со смертельнымъ исходомъ; годовой расходъ на врачебно-санитарную часть, включая содержаніе больныхъ и служебнаго персонала, выразился въ суммѣ 800.000 тысячъ рублей.

Въ 1895 году открыто 5 новыхъ больницъ на станціяхъ: Харьковъ, Екатеринославъ, Дебальцево, Пенза и Луганскъ (женское отдѣленіе) и Санаторія съ общежитіемъ для лиманнаго леченія въ Одессѣ.

Шесть существующихъ больницъ на разныхъ дорогахъ расширены перестройкой, добавленіемъ бараковъ и заразныхъ отдѣленій, а также разработанъ проектъ и ассигнованы кредиты на постройку центральной больницы въ Брестъ-Литовскѣ, узловой станціи 4-хъ желѣзныхъ дорогъ.

Пріемныхъ покоевъ построено 18, на: Риго-Орловской, Полѣсскихъ, Харьково-Николаевской, Харьково-Азовской, Сызрано-Вяземской и Закавказской жел. дор.

Дѣятельность врачебно-санитарнаго отдѣла въ отчетномъ году была направлена на организаціонную работу, выработку общихъ мѣропріятій для улучшенія санитарныхъ условій, равно какъ и для борьбы съ дифтеритомъ и оспой, принявшими на нѣкоторыхъ дорогахъ эпидемическій характеръ, причемъ отдѣломъ выработанъ рядъ инструкцій въ дополненіе дѣйствующихъ правилъ.

Вмѣстѣ съ симъ при Министерствѣ Путей Сообщенія учреждена особая комиссія изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, при участіи извѣстныхъ врачей, для

выработки общей для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ инструкціи на предметъ производства врачебныхъ освидѣтельствованій поступающихъ на службу, служащихъ и потерпѣвшихъ.

Этой же комиссіи поручено проектированіе правилъ производства медицинскихъ освидѣтельствованій для выдачи различнаго рода пенсій, пособій и вознагражденій за увѣчья, что представляется неотложнымъ въ виду ежегодно возрастающаго числа и суммы исковъ потерпѣвшихъ, обращающихся къ суду въ надеждѣ получить этимъ путемъ вознагражденіе, значительно превышающее то, которое имъ въ дѣйствительности причитается и предлагается дорогой.

На ряду съ общими мѣрами упорядоченія и пополненія врачебно-санитарной части явилось необходимымъ обратить особенное вниманіе на больныхъ, требующихъ спеціальнаго леченія, какъ то: умопомѣшанныхъ, слабогрудыхъ, ревматиковъ и т. п., положеніе коихъ представляется крайне тяжкимъ, вслѣдствіе общаго недостатка въ Россіи спеціальныхъ больницъ и полнаго отсутствія такого рода заведеній на желѣзныхъ дорогахъ.

Съ этой цѣлью были устроены санаторіи Сурамская, въ Закавказьѣ,— для слабогрудыхъ, и Одесская для лиманнаго леченія, опытъ коихъ доказалъ на первыхъ же порахъ, какъ великъ спросъ на подобныя учрежденія и какъ распространено убѣжденіе въ ихъ полезности.

Принимая во вниманіе, что данныя, добытыя врачебно-санитарнымъ отдѣломъ и Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, продолжаютъ указывать на увеличивающіеся размѣры потребности врачебной помощи, Министерство Путей Сообщенія озабочено расширеніемъ этой важной отрасли желѣзнодорожной службы въ будущемъ, для удовлетворенія потребностей, непрестанно возрастающихъ по мѣрѣ развитія нашей желѣзнодорожной сѣти.

ОТДѢЛЪ ВОСЬМОЙ.

Дѣятельность центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія.

1. Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Совѣтъ по Желѣзнодорожнымъ Дѣламъ по своему устройству существенно отличается отъ Совѣтовъ Министерствъ вообще и въ частности отъ двухъ Совѣтовъ Министерства Путей Сообщенія: Совѣта общаго административнаго и Инженернаго.

Въ Бозѣ почившій Государь Императоръ Александръ III, въ заботахъ объ устройствѣ управленія желѣзными дорогами, повелѣлъ Государственному Совѣту разсмотрѣть выработанныя особо учрежденной Комиссіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи предположенія, выразившіяся въ составленномъ ею проектѣ Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Приступивъ къ разсмотрѣнію сего проекта въ 1885 году, Государственный Совѣтъ призналъ необходимымъ образовать въ составѣ Министерства Путей Сообщенія такой органъ желѣзнодорожнаго управленія, который сближалъ бы и объединялъ дѣйствія различныхъ центральныхъ установленій по предметамъ, относящимся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ какъ частныхъ, такъ и правительственныхъ. Соотвѣтственно сему взгляду въ составѣ Министерства Путей Сообщенія и учрежденъ Совѣтъ по Желѣзнодорожнымъ Дѣламъ, положеніе о коемъ удостоилось Высочайшаго утвержденія 12 іюня 1885 г. На основаніи

сего положенія Совѣтъ состоитъ подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, изъ его Товарища, Директора Департамента желѣзныхъ дорогъ, Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Директора Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ изъ двухъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, членовъ отъ Министерствъ: Военнаго, Финансовъ, Юстиціи, Внутреннихъ Дѣлъ, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Государственнаго Контроля, по одному отъ каждаго изъ названныхъ вѣдомствъ, двухъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, двухъ представителей торговли и мануфактуръ и двухъ представителей земледѣльческой и горнозаводской промышленностей. На основаніи Высочайшаго повелѣнія 8 марта 1889 года, положеніе о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ было измѣнено въ томъ смыслѣ, что тарифныя дѣла выдѣлены были изъ компетенціи сего Совѣта и переданы въ завѣдываніе особо для сего учрежденныхъ въ составѣ Министерства Финансовъ тарифныхъ установленій. Въ настоящее время разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ: 1) проекты новыхъ законовъ, относящихся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ и предположенія о дополненіи, измѣненіи и отмѣнѣ дѣйствующихъ на сей предметъ законовъ; 2) правила и инструкціи, издаваемыя административнымъ порядкомъ въ развитіе дѣйствующихъ относительно желѣзныхъ дорогъ узаконеній; 3) указанные Общимъ Уставомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ случаи, касающіеся перевозки пассажировъ и грузовъ, и 4) всѣ вообще относящіеся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ вопросы, обсужденіе которыхъ въ Совѣтѣ признано будетъ полезнымъ Министромъ Путей Сообщенія или другими Главными Начальниками отдѣльныхъ частей Управленія. предметовъ вѣдомства которыхъ касаются сіи вопросы.

Первое засѣданіе Совѣта состоялось 30 января 1886 г, и засимъ, въ теченіе десятилѣтія 1886 — 1895 гг. Совѣтъ имѣлъ 226 засѣданій, въ коихъ состоялось 447 постановленій. Многіе изъ сихъ постановленій касаются весьма сложныхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ. Таковы, между

прочимъ, постановленія о международной конвенціи по перевозкѣ желѣзнодорожныхъ грузовъ, о пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, о правилахъ производства расходовъ при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, о порядкѣ ликвидаціи дѣлъ несостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ вообще, а въ частности о ликвидаціи несостоятельныхъ желѣзныхъ дорогъ: Сесторрѣцкой и Рыго-Тукумской, о порядкѣ опредѣленія тарифныхъ разстояній между станціями желѣзныхъ дорогъ, о ввозныхъ тарифахъ и другихъ тарифныхъ вопросахъ общаго и частнаго значенія, разрѣшеніе коихъ до изданія закона 8 марта 1889 года принадлежало Совѣту по Желѣзнодорожнымъ Дѣламъ. Существенная заслуга Совѣта за истекшее десятилѣтіе состоитъ въ разработкѣ нашего желѣзнодорожнаго законодательства путемъ изданія въ развитіе Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ правилъ, относящихся до перевозки грузовъ и пассажировъ. Главнѣйшія изъ такихъ правилъ слѣдующія:

1) Правила о нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ.

2) Правила объ исчисленіи, измѣненіи и перерывѣ сроковъ доставки грузовъ.

3) Правила повѣрки, содержанія, вѣса и стоимости принятаго къ перевозкѣ груза.

4) Правила о нормальныхъ размѣрахъ убыли въ вѣсѣ грузовъ при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ.

5) Правила о пользованіи пассажирскими помѣщеніями на желѣзнодорожныхъ станціяхъ.

6) Правила для пассажировъ въ поѣздахъ желѣзныхъ дорогъ.

7) Правила перевозки грузовъ въ навалку.

8) Правила перевозки грузовъ въ ссыпную.

9) Правила перевозки взрывчатыхъ веществъ, а также легковоспламеняющихся и самовозгорающихся.

10) Правила перевозки лошадей.

11) Правила перевозки гуртовъ рогатаго скота.

12) Правила перевозки мелкихъ животныхъ и живой птицы.

13) Правила перевозки грузовъ военно-сухопутнаго и морскаго вѣдомствъ.

14) Правила перевозки минеральнаго топлива и нефтяныхъ грузовъ.

15) Правила о раздѣленіи товарныхъ перевозокъ на три разряда въ отношеніи скорости ихъ перевозки.

16) Правила о прямомъ пассажирскомъ сообщеніи.

17) Правила перевозки пассажировъ, багажа, а также правила пріема багажа и грузовъ съ объявленной цѣнностью.

Кромѣ изданія поименованныхъ и другихъ подобныхъ правилъ, Совѣтомъ, въ числѣ другихъ дѣлъ, въ 1895 году приступлено къ разсмотрѣнію, двухъ весьма крупныхъ и сложныхъ дѣлъ: одного — объ обязательномъ открытіи для общественнаго пользованія остановочныхъ желѣзнодорожныхъ пунктовъ и другаго — объ изданіи, въ развитіе статей 45 — 48 и 51 Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, проектовъ правилъ: 1) о ввозѣ грузовъ на желѣзнодорожныя станціи и о пользованіи станціонными складочными помѣщеніями; 2) о припискѣ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ частныхъ складовъ и о порядкѣ заявленія къ отправкѣ и принятію къ перевозкѣ грузовъ изъ сихъ складовъ, и 3) о порядкѣ отправленія грузовъ по разверсткѣ вагоновъ между отправителями.

2. Инженерный Совѣтъ.

Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 20-го марта 1892 года, послѣдовавшимъ по всеподданнѣйшему докладу Управлявшаго Министерствомъ Путей Сообщенія тайнаго совѣтника Витте, въ вѣдомствѣ путей сообщенія былъ учрежденъ Инженерный вѣтъ въ составѣ: Предсѣдателя сего Совѣта, Директоровъ Департаментовъ: Желѣзныхъ Дорогъ и Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, Предсѣдателя Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, 8-ми членовъ и нѣкотораго числа исполняющихъ обязанности членовъ.

Учрежденіе Инженернаго Совѣта было вызвано необходимостью создать въ вѣдомствѣ путей сообщенія высшій по техническимъ дѣламъ сего вѣдомства органъ, на который представлялось бы возможнымъ возложить не только представленіе на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, съ заключеніемъ сего органа, наиболѣе важныхъ техническихъ проектовъ и вопросовъ, но и утвержденіе, въ подлежащихъ случаяхъ, представляемыхъ въ Министерство Путей Сообщенія мѣстными учрежденіями вѣдомства и правленіями частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ проектовъ, а также разработку различныхъ техническихъ вопросовъ общаго значенія.

Эти задачи Инженернаго Совѣта побудили бывшаго Министра Путей Сообщенія, тайнаго совѣтника Витте, ввести въ составъ Инженернаго Совѣта спеціалистовъ по различнымъ отраслямъ инженернаго дѣла.

Увеличивающійся съ каждымъ годомъ кругъ дѣятельности Инженернаго Совѣта потребовалъ и соотвѣтственнаго увеличенія личнаго состава.

Въ настоящее время Инженерный Совѣтъ состоитъ изъ: Предсѣдателя Совѣта, Директоровъ Департаментовъ: Желѣзныхъ Дорогъ, Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Главнаго Инспектора желѣзныхъ дорогъ, и Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, 8-ми штатныхъ членовъ, 1-го оверхштатнаго и 7-ми исполняющихъ обязанности членовъ Совѣта.

Всѣ дѣла и проекты, внесенные на разсмотрѣніе Совѣта, подраздѣляются по роду ихъ на нижеслѣдующія 5-ть группъ:

Первую группу составляютъ проекты по вопросамъ, касающимся постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ; сюда относятся: 1) проекты техническихъ условій на постройку желѣзныхъ дорогъ; 2) проекты плановъ направленія и продольныхъ профилей желѣзнодорожныхъ линій; 3) проекты построекъ и другихъ сооруженій на желѣзныхъ дорогахъ, за исключеніемъ мостовъ, и 4) проекты устройства и развитія станцій желѣзныхъ дорогъ.

Вторую группу составляютъ вопросы, относящіеся къ устройству искусственныхъ сооруженій (мосты, путепроводы, трубы и тоннели).

Къ третьей группѣ относятся вопросы по практической механикѣ (подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ, водоснабженіе, паровые котлы и всякаго рода машины).

Четвертую группу составляютъ вопросы, относящіеся къ устройству и развитію водяныхъ путей и портовъ, и

Пятую—техническіе вопросы общаго характера.

Со времени образованія Инженернаго Совѣта, т. е. съ 11-го мая 1892 года, по 1-е января 1896 года, имъ было разсмотрѣно 650 различныхъ проектовъ и вопросовъ или среднимъ числомъ около 185 дѣлъ въ годъ.

Въ числѣ дѣлъ и проектовъ, разсмотрѣнныхъ Совѣтомъ до 1895 года, наибольшаго вниманія заслуживаютъ слѣдующіе: 1) внесенное на разсмотрѣніе Совѣта по Высочайшему повелѣнію дѣло объ исправленіи и измѣненіи нынѣ дѣйствующаго Высочайше утвержденнаго Урочнаго Положенія для строительныхъ работъ; 2) правила содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія и 3) техническія условія испытанія и пріемки стальныхъ рельсовъ.

Изъ наиболѣе важныхъ въ техническомъ отношеніи проектовъ, можно указать на нижеслѣдующіе:

1) проектъ улучшенія порожистой части р. Днѣпра;

2) проектъ переустройства Графскаго віадука на Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ;

3) проектъ регулированія участка р. Вислы отъ города Нешавы до Прусской границы;

4) проектъ расширенія С.-Петербургскаго коммерческаго порта;

5) проектъ каботажной гавани въ Батумскомъ портѣ, и

6) проектъ устройства Бердянскаго порта.

Въ числѣ другихъ вопросовъ, Совѣтъ разсматривалъ техническія условія и общіе проекты всѣхъ строящихся за послѣднее время въ Россіи желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, а равно типовыхъ и болѣе значительныхъ

отдѣльныхъ сооруженій сихъ желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей.

Засимъ, Совѣтомъ были выработаны также облегченныя техническія условія на постройку Сибирской желѣзной дороги, разсмотрѣнныя Инженернымъ Совѣтомъ двукратно, причемъ второй разъ при участіи представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, и вмѣстѣ съ тѣмъ разсмотрѣны проекты, какъ типовыхъ, такъ и наиболѣе значительныхъ сооруженій означенной дороги.

Вмѣстѣ съ разработкою и обсужденіемъ проектовъ и дѣлъ частнаго значенія,—дѣятельность Инженернаго Совѣта выразилась въ разработкѣ различныхъ по технической части общихъ постановленій и правилъ, относящихся къ путямъ сообщенія.

Сверхъ сего, Совѣтомъ были разработаны обязательныя техническія требованія, каковыя должны быть предъявляемы къ проектамъ различныхъ сооруженій, въ видахъ улучшенія ихъ конструкціи.

Между прочимъ, Совѣтъ установилъ обязательныя требованія при проектированіи расположенія путей и зданій на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1895 году въ Инженерный Совѣтъ было внесено 233 *) дѣла; изъ нихъ разсмотрѣно 185, составлено журналовъ по 1-е января 1896 года 174.

Изъ числа 174 журналовъ Инженернаго Совѣта, составленныхъ въ 1895 году, представлялись на утвержденіе Министра Путей Сообщенія—110, обращено къ исполненію, по непосредственному распоряженію Инженернаго Совѣта,—64.

Въ числѣ дѣлъ и проектовъ, разсмотрѣнныхъ Инженернымъ Совѣтомъ въ 1895 г., между прочимъ, были слѣдующіе:

а) проекты техническихъ условій сооруженій: 1) Пермь-Котласской желѣзной дороги; 2) сооруженія и эксплоатаціи узкоколейной Вологодско-Архангельской линіи; 3) продолженія Принаревской желѣзной дороги отъ станціи Остроленка до станціи Пилява Привислинской желѣзной дороги;

*) По 22-е декабря 1895 года.

4) сооруженія вѣтви Харьково-Балашовской желѣзной дороги къ городу Коротояку; 5) Кременецкой вѣтви Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ; 6) Царицынской вѣтви Владикавказской желѣзной дороги; 7) желѣзной дороги отъ Тифлиса до Карса; 8) продолженія Закаспійской желѣзной дороги отъ станціи Самаркандъ до города Андижанъ съ вѣтвью на Ташкентъ; 9) узкоколейнаго подъѣзднаго рельсоваго пути отъ станціи Бердичевъ до города Житоміра Волынской губерніи; 10) подъѣзднаго пути отъ села Анны къ станціи Графской Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ; 11) Ярославско-Рыбинскаго и Нерехта-Серединскаго участковъ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги; 13) Бологое-Псковскаго участка Рыбинской желѣзной дороги;

б) общіе проекты вышеозначенныхъ желѣзнодорожныхъ линій;

в) проекты сооруженія портовъ: Дербентскаго и Рижскаго;

г) проектъ улучшенія устья р. Днѣпра;

д) проектъ дополнительныхъ работъ по выправленію р. Вислы у города Варшавы;

е) проекты мостовъ: 1) городскаго черезъ р. Волгу въ Твери; 2) черезъ р. Свапу на 57-ой верстѣ Льгово-Брянской желѣзной дороги; 3) черезъ р. Битюгъ и Сѣверный Донецъ Балашово-Харьковской желѣзной дороги и др.;

ж) проекты переустройства станцій: 1) Московской—для Московско-Курской и Нижегородской желѣзныхъ дорогъ; 2) станціи Тамбовъ Козлово-Саратовской линіи; 3) проектъ улучшенія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла; 4) проектъ развитія станціи Воронежъ, въ зависимости отъ примыканія къ ней Кіево-Воронежской желѣзной дороги и др.;

з) объ устройствѣ керосинопровода отъ Баку до Батума.

Сверхъ этого Инженернымъ Совѣтомъ разсмотрѣны нижеслѣдующіе общіе вопросы:

1) проектъ правилъ о движеніи поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общаго пользованія; 2) вопросъ о нормахъ непрерывной желѣзнодорожной службы и отдыха желѣзнодорожныхъ служащихъ; и 3) вопросъ объ измѣненіи Высочайше утвержденнаго 8-го февраля 1888 года положенія о техникахъ путей сообщенія.

3. Совѣтъ Министерства.

Совѣтъ Министерства, согласно ст. 718—719 Учр. Министерства Путей Сообщенія (т. I ч. 2 изд. 1892 г.), учрежденъ на основаніи общихъ узаконеній о Совѣтахъ Министровъ съ назначеніемъ въ него четырехъ Членовъ и съ возложеніемъ на одного изъ нихъ обязанности предсѣдательствовать въ Совѣтѣ въ отсутствіе Министра и Товарища; дѣлопроизводство Совѣта сосредоточено въ Канцеляріи Министра.

Въ виду, однако, многосложности и важности подлежащихъ обсужденію въ Совѣтѣ Министерства вопросовъ по законодательной, административной и хозяйственной частямъ вѣдомства путей сообщенія, представилась необходимость усилить указанный составъ Совѣта и по всеподданнѣйшимъ докладамъ 11 декабря 1892 года, 11 іюня 1893 года и 15 октября 1894 года послѣдовали Высочайшія соизволенія на назначеніе еще трехъ сверхштатныхъ членовъ.

Въ теченіе отчетнаго года Совѣтомъ разсмотрѣно 760 докладовъ, въ томъ числѣ по Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ 1, по Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 2, по Управленію по сооруженію Сибирской желѣзной дороги 1, по Департаменту Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній 8 и по Канцеляріи Министра 748, на 372 доклада болѣе предъидущаго года.

По роду дѣлъ, заслушанные доклады распредѣляются слѣдующимъ образомъ: о врачебно-санитарномъ надзорѣ на желѣзныхъ дорогахъ—1, объ отчужденіи изъ частнаго владѣнія земель и имуществъ—693, по кондиціямъ и договорамъ на разнаго рода подряды—5, по притязаніямъ частныхъ лицъ—1, по дѣламъ судебнымъ о чинахъ вѣдомства—6, по назначенію эмеритальныхъ пенсій и вообще по дѣламъ эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія—52 и по распредѣленію стипендій капитала имени генералъ-адъютанта Посьета и по завѣдыванію симъ капиталомъ—2 доклада.

Какъ упомянуто выше, число разсмотрѣнныхъ Совѣтомъ

Министерства докладовъ, по сравненію съ предъидущимъ годомъ, увеличилось на 372 доклада, причемъ увеличеніе это падаетъ, главнымъ образомъ, на доклады, вносимые въ Совѣтъ Канцеляріей Министра по поступающимъ въ Министерство оцѣночнымъ производствамъ по дѣламъ о вознагражденіи за имущества, отчуждаемыя изъ частнаго владѣнія для государственной или общественной надобности.

За послѣдовавшимъ въ послѣднее время усиленіемъ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія по устройству искусственныхъ путей, количество дѣлъ о вознагражденіи собственниковъ за занимаемыя для означенныхъ сооруженій земли и имущества начало ежегодно увеличиваться, требуя со стороны Министерства все большихъ и большихъ усилій для своевременнаго и правильнаго разрѣшенія оныхъ. Между тѣмъ, до настоящаго времени въ Министерствѣ совсѣмъ не имѣется особаго органа для разсмотрѣнія и направленія означенныхъ дѣлъ и послѣднія подготовляются для доклада въ Совѣтѣ и докладываются оному однимъ изъ дѣлопроизводствъ Канцеляріи Министра.

При значительномъ кругѣ другихъ занятій, дѣлопроизводство это оказывается нынѣ совершенно не въ состояніи разсмотрѣть поступающія въ оное дѣла по отчужденіямъ въ должной мѣрѣ своевременно, почему является настоятельная необходимость въ образованіи въ составѣ Канцеляріи Министра особаго органа, который спеціально вѣдалъ бы указанныя дѣла о вознагражденіи владѣльцевъ за отчуждаемое у нихъ имущество.

Проектъ означеннаго органа и условій дѣятельности онаго уже составленъ и будетъ внесенъ на уваженіе Государственнаго Совѣта вмѣстѣ съ общимъ проектомъ преобразованія центральныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія.

3. Статистическій Отдѣлъ.

Временный Статистическій Отдѣлъ, образованный на основаніи Высочайшаго повелѣнія 2 августа 1873 года, зани-

мался въ 1895 году: I) собираніемъ, разработкой и изданіемъ статистическихъ свѣдѣній о желѣзныхъ, внутреннихъ водныхъ и шоссейныхъ путяхъ, II) составленіемъ и изданіемъ карты путей сообщенія и III) изданіемъ работъ описныхъ партій Министерства Путей Сообщенія по изслѣдованію внутреннихъ водныхъ путей.

Въ 1895 году Отдѣломъ *изданы* слѣдующіе труды:

1) „38-й выпускъ Статистическаго Сборника", заключающій въ себѣ общія свѣдѣнія за 1893 годъ о внутреннихъ водныхъ и шоссейныхъ путяхъ сообщенія.

Въ этомъ выпускѣ, сравнительно съ программой предшествующихъ выпусковъ, сдѣланы слѣдующія измѣненія: во 1-хъ, введенъ впервые перечень рѣкъ, озеръ и каналовъ Европейской Россіи, съ распредѣленіемъ длины судоходныхъ и сплавныхъ путей по бассейнамъ главныхъ рѣкъ, впадающихъ въ моря, и по губерніямъ, а каналовъ и шлюзованныхъ рѣкъ, сверхъ того, по системамъ водныхъ путей; во 2-хъ, свѣдѣнія о фрахтахъ увеличены данными на перевозку въ басс. р. Волги и системамъ Маріинской и Тихвинской: нефти и нефтяныхъ продуктовъ, соленой рыбы, желѣза и чугуна не въ дѣлѣ; въ 3-хъ, свѣдѣнія о тягѣ судовъ, кромѣ Маріинской системы, даны по системамъ: Тихвинской, Вышневолоцкой и Герцога Александра Виртембергскаго и верхней Волгѣ (между Ржевомъ и Рыбинскомъ) и въ 4-хъ, значительно расширена программа свѣдѣній о судостроеніи.

2) „39-й выпускъ Статистическаго Сборника", заключающій въ себѣ свѣдѣнія за 1893 годъ о движеніи товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ, составленныя по программѣ предшествующихъ выпусковъ.

3) „40-й выпускъ Статистическаго Сборника", заключающій въ себѣ общія свѣдѣнія за 1893 годъ о желѣзныхъ дорогахъ.

Въ этомъ выпускѣ, сравнительно съ предшествующимъ расширены программы свѣдѣній о длинѣ и устройствѣ пути и вновь введены данныя о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, съ указаніемъ причинъ и послѣдствій этихъ происшествій.

4) „41-й выпускъ Статистическаго Сборника“, заключающій въ себѣ свѣдѣнія за 1893 годъ о движеніи товаровъ по внутреннимъ воднымъ путямъ.

Къ этому выпуску, составленному по программѣ предшествующаго выпуска, приложены графическія изображенія: а) движенія всѣхъ и главнѣйшихъ товаровъ по желѣзнымъ и воднымъ путямъ въ 1893 году, съ указаніемъ вывоза и ввоза товаровъ по внѣшней торговлѣ, по торговлѣ съ Финляндіею и по каботажу, и б) движеніе хлѣба по желѣзнымъ и воднымъ путямъ сообщенія въ 1893 году, съ указаніемъ вывоза и ввоза хлѣба по внѣшней торговлѣ съ Финляндіею и по каботажу.

5) „Перечень линій вѣтвей и станцій желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія и прилегающихъ къ нимъ вѣтвей частнаго пользованія“, по состоянію къ 1-му ноября 1894 года.

Въ этомъ изданіи, выпущенномъ впервые, заключаются подробныя свѣдѣнія: о времени открытія дорогъ по отдѣльнымъ участкамъ и вѣтвямъ, о строительной длинѣ линій и вѣтвей, о ширинѣ колеи, объ участкахъ въ двѣ колеи, о назначеніи станцій и указаніи губерній, въ которыхъ станціи расположены.

6) Списокъ паровозовъ, состоявшихъ на желѣзныхъ дорогахъ къ концу 1893 года.

Въ этомъ изданіи, выпущенномъ также впервые, приводятся данныя: о назначеніи паровозовъ, мѣстѣ ихъ изготовленія, времени поступленія на дорогу, устройствѣ, отопленіи и оборудованіи тормазами.

7) „Перечень внутреннихъ водныхъ путей Азіятской Россіи“.

Въ виду предпринимаемыхъ Правительствомъ улучшеній путей Азіятской Россіи и въ особенности сооружаемой Сибирской желѣзной дороги, для которой многія судоходства и сплавныя рѣки Сибири будутъ служить подъѣздными путями, представлялось особенно настоятельнымъ собраніе, разработка и изданіе возможно полныхъ свѣдѣній о внутреннихъ водныхъ путяхъ Азіятской Россіи. Изданный съ

этою цѣлью впервые Перечень внутреннихъ водныхъ путей Азіятской Россіи заключаетъ въ себѣ подробный списокъ всѣхъ судоходныхъ и сплавныхъ путей, съ указаніемъ ихъ длины вообще и по участкамъ: сплавнымъ, судоходнымъ и въ частности пароходнымъ.

8) „Рѣчной флотъ бассейна рѣки Оби".

Съ 1884 года установлена Министерствомъ Путей Сообщенія (по Статистическому Отдѣлу) запись всѣхъ рѣчныхъ судовъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи, причемъ, черезъ каждыя пять лѣтъ производятся общія переписи судовъ, результаты которыхъ публикуются въ Статистическихъ Сборникахъ и другихъ изданіяхъ Статистическаго Отдѣла въ видѣ особыхъ списковъ паровыхъ и непаровыхъ судовъ. Съ учрежденіемъ для Западной Сибири особаго Округа Путей Сообщенія представилась возможность произвести перепись рѣчныхъ судовъ и въ басс. р. Оби. Собранныя путемъ этой переписи свѣдѣнія вошли въ названное изданіе, заключающее въ себѣ: а) списки паровыхъ и непаровыхъ судовъ, плавающихъ въ бассейнѣ р. Оби, и б) сводъ главныхъ данныхъ о судахъ, внесенныхъ въ списки.

9) 12-ть выпусковъ ежемѣсячнаго изданія Статистическаго Отдѣла Министерства Путей Сообщенія, съ данными, относящимися къ 1895 году.

Въ изданіе это входятъ свѣдѣнія: во-1-хъ, о состояніи къ концу каждаго мѣсяца сѣти открытыхъ, строящихся и разрѣшенныхъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, съ указаніемъ главныхъ измѣненій, послѣдовавшихъ въ сѣти открытыхъ путей за послѣдніе два года, т. е. за періодъ (не вошедшій пока въ Статистическій Сборникъ, и во-2-хъ—предварительныя свѣдѣнія: а) о валовомъ доходѣ и главнѣйшихъ перевозкахъ желѣзныхъ дорогъ, б) о перевозкѣ желѣзными дорогами съ главныхъ станцій отправленія: каменнаго угля, соли, нефти и керосина, в) о подвозѣ хлѣбныхъ грузовъ въ сухопутно-пограничные и портовые пункты желѣзными дорогами и внутренними водными путями, и г) о фрахтахъ на перевозку грузовъ по внутрен-

нимъ воднымъ путямъ. Изъ числа этихъ свѣдѣній, указанныя въ п.п. б и в даются за полумѣсячные періоды, а прочія за ежемѣсячные. Свѣдѣнія о перевозкѣ каменнаго угля, соли, нефти и керосина, вновь установленныя Статистическимъ Отдѣломъ, даются въ 1895 году впервые.

Кромѣ того, въ этомъ изданіи печатаются главнѣйшія окончательныя данныя по важнѣйшимъ отдѣламъ статистики, изготовленныя для Статистическаго Сборника.

Всѣ изданія Статистическаго Отдѣла, независимо отъ распространенія по вѣдомству путей сообщенія, разсылаются безплатно высшимъ, центральнымъ и нѣкоторымъ мѣстнымъ правительственнымъ учрежденіямъ, а также нѣкоторымъ общественнымъ и ученымъ учрежденіямъ въ Россіи и за границею.

Независимо выпуска перечисленныхъ выше изданій, Статистическій Отдѣлъ въ 1895 году занимался, во-1-хъ, *разработкой* данныхъ по всѣмъ частямъ статистики желѣзныхъ, внутреннихъ водяныхъ и шоссейныхъ путей за 1894 г. и отчасти за 1895 годъ и во-2-хъ, *установленіемъ новыхъ записей и собираніемъ* новыхъ статистическихъ свѣдѣній на 1896 г.

Относительно новыхъ записей необходимо указать на установленную въ 1895 году, по выработаннымъ Статистическимъ Отдѣломъ основаніямъ, третью общую перепись всѣхъ рѣчныхъ, паровыхъ и непаровыхъ судовъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи Первыя двѣ переписи рѣчныхъ судовъ Европейской Россіи были произведены въ 1884 и 1890 г.г. Собранные этими переписями матеріалы были разработаны и помѣщены въ Статистическихъ Сборникахъ Министерства Путей Сообщенія и въ отдѣльныхъ изданіяхъ, въ видѣ списковъ паровыхъ судовъ и особаго выпуска (34-го) Статистическаго Сборника.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, озабочиваясь собираніемъ свѣдѣній о рѣчныхъ судахъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ Азіятской Россіи, на которыхъ не учреждено судоходнаго надзора вѣдомства путей сообщенія, Министерствомъ Путей Сообщенія сдѣлано сношеніе съ Министерствомъ

Внутреннихъ Дѣлъ о производствѣ на означенныхъ путяхъ переписи рѣчныхъ судовъ при содѣйствіи мѣстныхъ учрежденій сего Министерства. Имѣющія быть собранными путемъ этой переписи данныя будутъ также подлежать разработкѣ и изданію.

Кромѣ сего, въ 1895 году издана Статистическимъ Отдѣломъ новая карта желѣзныхъ, шоссейныхъ и внутреннихъ водныхъ путей, въ масштабѣ 60 и 150 верстъ въ дюймѣ. Карта путей сообщенія, издаваемая на основаніи оффиціальныхъ данныхъ, собираемыхъ и разрабатываемыхъ Статистическимъ Отдѣломъ, съ каждымъ годомъ получаетъ все большее значеніе: спросъ на эту карту постоянно увеличивается со стороны не только правительственныхъ (преимущественно Министерствъ Финансовъ и Военнаго), общественныхъ и ученыхъ учрежденій, но также и частныхъ лицъ, причемъ, путемъ продажи указанной карты, покрываются съ излишкомъ всѣ расходы, вызываемые ея изданіемъ. Правительственнымъ учрежденіямъ издаваемая карта высылается безплатно.

По изданію работъ описныхъ партій Министерства Путей Сообщенія по изслѣдованію внутреннихъ водныхъ путей, Отдѣломъ отпечатанъ въ 1895 году атласъ участка р. Зап. Двины отъ Витебска до Риги и начаты изданіемъ планы и профили р. Дона.

Участіе Министерства Путей Сообщенія на Всероссійской выставкѣ въ Нижнемъ-Новгородѣ.

Участіе Министерства Путей Сообщенія въ теченіе 1895 года въ дѣлахъ предстоящей Всероссійской Промышленной и Художественной выставки 1896 года въ Нижнемъ-Новгородѣ было вызвано назначеніемъ еще въ 1894 г. своего представителя въ Высочайше учрежденную Комиссію по завѣдыванію устройствомъ этой выставки и затѣмъ предоставленіемъ вѣдѣнію Министра Путей Сообщенія одного изъ Отдѣловъ ея подъ № XVII, обнимающаго строительное и инженерное дѣло, а равно рѣчное и морское торговое

судоходство, причемъ, согласно постановленію Высочайше учрежденной Комиссіи, въ составъ того же Отдѣла было включено возведеніе дешевыхъ образцовыхъ огнеупорныхъ построекъ.

Въ виду сложнаго характера Отдѣла, обширности его классификаціи и разносторонности затрогиваемыхъ имъ интересовъ, Министръ Путей Сообщенія, возложивъ непосредственное завѣдываніе имъ на своего представителя въ Высочайше учрежденной Комиссіи, образовалъ еще въ 1894 году подъ его предсѣдательствомъ особый Организаціонный Комитетъ, съ привлеченіемъ къ участію въ этомъ Комитетѣ представителей не только отъ центральныхъ учрежденій своего Министерства, но и отъ другихъ правительственныхъ и главнѣйшихъ общественныхъ учрежденій, дѣятельность коихъ соприкасается съ предметами классификаціи Отдѣла, а именно: отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, Академіи Художествъ, С.-Петербургскаго и Московскаго Общества архитекторовъ, Императорскаго Общества для содѣйствія Русскому торговому мореходству, Добровольнаго флота, Общества пароходства и торговли и нѣкоторыхъ другихъ свѣдущихъ лицъ.

Одновременно, въ видахъ облегченія и ускоренія сношеній сего Комитета съ массою разсѣянныхъ по всей Россіи учрежденій и лицъ, коихъ сочувствіе и участіе на Выставкѣ для Отдѣла весьма цѣнно, были подъ предсѣдательствомъ Начальниковъ Округовъ Путей Сообщенія, а также Главнаго Инженера Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ и Начальника работъ Рижскаго порта учреждены 11 мѣстныхъ Организаціонныхъ Комитетовъ.

Учрежденія эти продолжали дѣйствовать и въ 1895 г. и привлекли весьма полные коллекціи и интересные экспонаты какъ изъ Европейской Россіи съ Финляндіей, такъ и изъ Сибири.

Число обѣщаемыхъ экспонатовъ настолько велико, что они едва размѣщаются въ 10 павильонахъ, имѣющихъ въ сложности площадь около 2.900 кв. саж., не считая подвижнаго состава, который займетъ около 650 пог. саж.

открытыхъ путей, множества другихъ предметовъ, которые безъ вреда для нихъ можно будетъ расположить на открытомъ воздухѣ и, наконецъ, экспонатовъ, помѣщаемыхъ въ нѣсколькихъ частныхъ павильонахъ, построенныхъ самими ихъ экспонентами.

Изъ числа упомянутыхъ 10-ти павильоновъ 7 площадью около 2.340 кв. саж. построены распоряженіемъ и средствами самого Выставочнаго Управленія, 1 площадью 80 кв. саж. строится хотя на средства того же Управленія, но, по соглашенію съ нимъ, распоряженіемъ Начальника Казанскаго Округа Путей Сообщенія; изъ числа же остальныхъ двухъ, одинъ площадью 80 кв. саж.—распоряженіемъ и средствами Управленія Сибирской желѣзной дороги, другой площадью 400 кв. саж.— Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Постройка этихъ двухъ павильоновъ была вызвана невозможностью удовлетворить иначе потребность въ помѣщеніи и неимѣніемъ въ распоряженіи Выставочнаго Управленія дальнѣйшихъ необходимыхъ для того средствъ.

Нѣкоторая тѣснота ощущается и нынѣ въ тѣхъ четырехъ павильонахъ, которые предназначены для группъ рѣчнаго и морскаго торговаго судоходства,—группъ, осчастливленныхъ съ Высочайшаго соизволенія принятіемъ подъ Августѣйшее покровительство Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Александра Михаиловича.

Что касается общихъ дѣлъ Выставки, то дѣятельно участвуя чрезъ своего представителя въ занятіяхъ Высочайше учрежденной Коммисіи и ея органовъ какъ въ Петербургѣ, такъ и въ Нижнемъ-Новгородѣ, Министерство Путей Сообщенія старалось оказывать всякое посильное содѣйствіе успѣху Выставки. Сюда, кромѣ выполненія непосредственныхъ обязанностей Министерства по организаціи усиленнаго желѣзнодорожнаго сообщенія съ Нижнимъ-Новгородомъ, могутъ быть отнесены главнымъ образомъ: спѣшное сооруженіе при Нижегородской станціи въ теченіе одного лѣта двухъ каменныхъ двухъэтажныхъ домовъ, площадью 554,2 каждый, предназначенныхъ служить гостинницами во время Выставки съ 136-ю въ нихъ комна-

тами; перемощеніе свыше 5.000 кв. саж. мостовой въ предѣлахъ ярмарочной стороны Нижняго-Новгорода распоряженіемъ чиновъ Министерства Путей Сообщенія, при значительномъ сокращеніи на это расходовъ казны противъ цѣнъ, которыя на то потребовались Ярмарочнымъ Управленіемъ; переустройство товарной Малитовской вѣтви съ приспособленіемъ ея для дѣятельнаго пассажирскаго движенія между пристанью на Окѣ и Выставкой; постройка временной пассажирской станціи на Главной линіи Нижегородской желѣзной дороги у Выставки; постройка новой товарной станціи у Выставки для сосредоточенія на ней прибытія экспонатовъ и принадлежностей Выставки, а равно обратнаго отправленія ихъ по окончаніи послѣдней; постройка около 70 пог. саж. мостковъ для сообщенія Малитовскаго берега съ плавучей пароходной пристанью; постройка новаго плашкоутнаго моста чрезъ р. Оку, длиной въ плавучей части 218 саж., при эстакадѣ длиной 146 саж., съ увеличеніемъ ширины моста до 10 саж. и съ приспособленіемъ его для пропуска по немъ электрической желѣзной дороги; ремонтъ стараго моста съ постановкою его на новомъ мѣстѣ и съ устройствомъ къ нему особой эстакады и соотвѣтственно переустройство и перемѣщеніе въѣздовъ на мосты.

Нѣкоторыя изъ этихъ работъ, болѣе или менѣе входившія, хотя временно, въ область вѣдомства Министерства Путей Сообщенія, были исполняемы на средства его смѣты, другія же, какъ то: перемощеніе улицъ, постройка новаго моста, переустройство стараго и постройка мостковъ, хотя и не касались вовсе Министерства Путей Сообщенія, но были возложены на чиновъ сего послѣдняго.

Кромѣ сего надлежитъ упомянуть объ участіи Министерства Путей Сообщенія въ дѣлѣ Выставки мѣропріятіями по осуществленію возложеннаго на XVII Отдѣлъ опыта возведенія образцовыхъ огнестойкихъ построекъ.

Согласно Высочайше утвержденному 31 мая 1894 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, послѣдовавшему по представленію Министра Финансовъ, группа дешевыхъ огнеупор-

ныхъ построекъ имѣетъ задачей распространеніе знакомства съ такими постройками особенно среди сельскаго населенія, въ виду ежегодно опустошающихъ русскія деревни пожаровъ, соотвѣтственно чему было постановлено возвести для Выставки на спеціально для того ассигнованный кредитъ въ 50.000 руб. образцовыя этого рода постройки и дать наглядное представленіе о самыхъ способахъ ихъ сооруженія.

Приступивъ къ исполненію сего, Отдѣлъ проектировалъ рядъ построектъ, могущихъ служить образцами типовъ, наиболѣе соотвѣтствующихъ встрѣчаемымъ въ сельскомъ быту потребностямъ, не ограничиваясь простѣйшими и имѣя въ виду показать возможность возведенія тѣми же способами и болѣе крупныхъ.

По составленнымъ, согласно сему, проектамъ предназначено построить крестьянскіе дворы: для средней, сѣверной и западной полосъ Россіи, крестьянскій дворъ малороссійскаго типа, крестьянскій овинъ, деревянный домъ, какъ образецъ дешеваго обращенія деревянной избы въ огнестойкую, домъ для рабочихъ, домъ для сельскаго начальнаго училища, амбулаторію для приходящихъ больныхъ, сельскій домъ для землевладѣльца, домъ для народныхъ развлеченій, въ немъ залъ съ небольшою сценою для представленій, народныхъ чтеній съ туманными картинами, бесѣдъ и комнаты для чайной и читальни, отдѣльный сарай, черепичный заводъ, оборудованный какъ образецъ для кустарнаго производства, съ двумя обжигательными печами и ригу для помѣщичьяго хозяйства.

Всѣ эти постройки возводились съ соблюденіемъ условій возможно полной огнеупорности съ примѣненіемъ къ нимъ разнородныхъ способовъ: глинобитныхъ, глиномятныхъ, саманныхъ, сырцовыхъ, плетневыхъ, известково-песчанобитныхъ и т. п. съ кровлями преимущественно глиносоломенными, частью черепичными и иными наиболѣе дешевыми. Главнѣйшими матеріалами служили глина, солома и хворостъ, съ такою ихъ обработкою, какая доступна домашнимъ крестьянскимъ средствамъ, камень и дерево допущены

лишь въ мѣрѣ необходимости, причемъ всѣ деревянныя части поставлены въ условія, затрудняющія ихъ горѣніе.

Работы, начатыя въ апрѣлѣ 1895 года, къ концу сентября того же года окончены вчернѣ, исключая амбулаторіи и риги, постройка которыхъ, за наступленіемъ ненастной погоды, остановлена до предстоящей весны, когда предполагается къ открытію Выставки не только привести въ оконченный видъ всѣ вышеупомянутыя постройки, но еще добавить одинъ домъ для рабочихъ и кузницу. Одновременно будетъ закончено и устройство печей во всѣхъ жилыхъ помѣщеніяхъ, съ приспособленіемъ ихъ къ разнаго рода топливу.

Дворы и дома отдѣлены одинъ отъ другого оградами и снабжены полисадниками съ посадкою растеній. При нихъ устроены колодезь и прудъ, а за избами и домами устраиваются, при содѣйствіи выставочныхъ распорядителей отъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, огороды съ культурою соотвѣтствующаго характера.

Такимъ образомъ всѣ постройки съ ихъ принадлежностями образуютъ довольно обширный и полно обставленный огнестойкій поселокъ, мѣсто расположенія котораго оказывается тѣмъ болѣе удачнымъ, что непосредственно къ его образцовымъ огородамъ примыкаетъ воздѣланное Министерствомъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ для Выставки и орошенное образцовое поле.

Для наглядnаго представленія самыхъ способовъ постройки и имѣя въ виду, что ознакомленіе съ производствомъ дешевыхъ огнестойкихъ построекъ наиболѣе важно для крестьянъ и землевладѣльцевъ вообще, еще въ 1894 году сдѣлано было оповѣщеніе всѣхъ губернскихъ и земскихъ учрежденій о предстоящихъ съ весны 1895 года работахъ, съ приглашеніемъ командировать учениковъ для практическаго его изученія. Приглашеніе это было встрѣчено сочувственно, и съ мая 1895 г. явились 107 рабочихъ учениковъ, командированные отъ губернскихъ и уѣздныхъ земствъ Вятской, Пензенской, Симбирской, Черниговской, Московской, Тамбовской, Костромской, Саратовской, Нижегородской, Калужской, Пермской, Курской, Харьковской,

Орловской и Псковской губерній. Сверхъ того были присланы 4 ученика отъ Акмолинской области, 3 отъ Нижегородскаго Епархіальнаго учительскаго Совѣта и 3 добровольно явились для изученія означенныхъ построекъ. Всего явилось 117 рабочихъ учениковъ, въ томъ числѣ 15 сельскихъ учителей.

Большинство этихъ лицъ, кромѣ практическаго изученія дѣла непосредственнымъ участіемъ въ возведеніи упомянутыхъ огнестойкихъ построекъ, обучались ручной выдѣлкѣ черепицы на заводѣ самаго поселка.

Хотя выполненіе работъ сопровождалось со стороны лицъ, непосредственно ими распоряжавшихся, объясненіями способовъ и пріемовъ производства, тѣмъ не менѣе, въ виду того, что обученные такимъ образомъ рабочіе, будучи вынужденными впослѣдствіи дѣйствовать самостоятельно, встрѣтятъ необходимость въ знаніи основныхъ началъ нѣкоторыхъ другихъ работъ, какъ то: по устройству фундаментовъ, половыхъ и потолочныхъ балокъ и т. п., а равно должны будутъ умѣть сообразоваться съ условіями и свойствами матеріаловъ данной мѣстности, признано было цѣлесообразнымъ пополнить спеціальныя свѣдѣнія по производству собственно огнестойкихъ построекъ преподаваніемъ имъ въ элементарномъ видѣ общихъ понятій о матеріалахъ и работахъ и необходимыхъ пріемовъ черченія. Съ этою цѣлью Министромъ Путей Сообщенія командированъ былъ на мѣсто особый преподаватель строительнаго искусства, который въ теченіе $1^1/_2$ мѣсяца занимался съ ними, упражняя ихъ вмѣстѣ съ тѣмъ въ письменныхъ и чертежныхъ работахъ.

Когда съ приближеніемъ конца рабочаго періода въ послѣднихъ числахъ сентября настало время отпустить всѣхъ рабочихъ учениковъ въ мѣста ихъ жительства, пріобрѣтенныя ими практическія и теоретическія познанія были провѣрены устнымъ и письменнымъ испытаніями чрезъ особую Комиссію въ присутствіи Предсѣдателя Нижегородской Уѣздной Земской Управы.

За исключеніемъ 10 лицъ, ушедшихъ съ работъ до окончанія курса, частію по болѣзни и домашнимъ обстоятельствамъ, частію же для отбыванія воинской повинности, изъ числа остальныхъ 107, подвергшихся испытанію рабочихъ учениковъ, 104 человѣка выказали настолько удовлетворительные успѣхи, что признаны способными, по возвращеніи на мѣста постояннаго своего жительства, руководить тамъ, въ качествѣ мостеровъ, возведеніемъ огнестойкихъ построекъ и содѣйствовать ихъ распространенію.